Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V — Lwów, listopad 1929 — ZESZYT 11 (55)

Nastroje...

„Leci liście z drzewa“... to nieomylny znak zbliżającej się bezlitosnej zimy, którą my, pracownicy kolejowi, musimy — chcąc nie chcąc — przetrwać, choć brak środków na zakupno ciepłej odzieży, sprawienie zapasów zimowych, na tysiączne inne potrzeby... Mamy jednakże zezwolenie M. K. na bezpłatne sprowadzenie okopowizn i jarzyn, a pozatem.. nałogową nadzieję, iż przecież doczekamy się... „poprawy bytu“, bo według niesprawdzonych poszeptów coś się tam pono „w górze“ warzy dla kolejowców?

Jak tu atoli myśleć, a raczej łudzić się tak optymistycznie i naiwnie, skoro Rząd zalega jeszcze ciągle z wypłatą należnej pracownikom państw. różnicy dodatku mieszkaniowego za rok ubiegły? Czy aby nie ma pieniędzy? Albo może nie znajduje czasu na zajmowanie się nieciekawemi drobnostkami nędznego żywota mas pracowniczych. Pewnie, że jedno i drugie wchodzi tu w grę. Stąd jesteśmy, np. odnośnie do wypłaty ustawowej różnicy dodatku mieszk. przymusowymi wierzycielami Rządu; że zaś Rząd od długiego czasu głowi się przedewszystkiem nad polityczną rozgrywką z Sejmem, zażywającym z konieczności błogich wywczasów, to również fakt niezaprzeczalny. Inaczej mówiąc, z nikąd nie widać możliwości zmiany na lepsze rozpaczliwych stosunków materjalnych wśród kolejarstwa.

A wszakże ten sam Rząd miał czas na obmyślenie i uchwalenie pragmatyki dla kolejarzy, bynajmniej nie świadczącej o życzliwości ku tej rzeszy pracowników. Jakoś też znalazły się stosowne chwile na wydanie przepisów o zaopatrzeniu emerytalnem, o Państwowej Pomocy lekarskiej, o szkoleniu i egzaminowaniu itd. Wynikałoby stąd konsekwentnie, że wobec owego nawału pracy Rząd chyba zapomniał o takim istotnie drobiazgu, jak... uregulowanie uposażenia, i to tembardziej, iż przecież ogół kolejarski tyle lat potrafił żyć cudem. A wiara w ten specjalnie cud tkwi w Rządzie bardzo głęboko. Ale to cud najwyższej abnegacji, zrezygnowania z najkonieczniejszych potrzeb życiowych w następstwie odczucia i zrozumienia konieczności Państwa, cud nadludzkiej niemal cierpliwości i tężyzny.

Niechże jednak miarodajne czynniki zechcą uświadomić sobie, że pracownicy państwowi (wśród nich kolejarze) to tylko słabi ludzie, a granice ludzkiej wytrzymałości są niezbyt rozległe, iż kres ich blizki, i Związki zawodowe z trudem jedynie mogą hamować złowróżbne nastroje, nurtujące masy. Zaś powodów do niezadowolenia, tego prochu zapalnego, jest aż za wiele.

Groźne memento w tym kierunku stanowi dalej smutny niestety bilans wzmagających się wypadków kolejowych, które — śmiemy to twierdzić — są następstwem nie zaniedbań, czy lekceważenia służby przez pracowników, lecz raczej wynikiem błędnej polityki personalnej. O ile bowiem dochodzenia wykazały, winni rzekomo pracownicy pełnili służbę w wielu wypadkach w czasie, przekraczającym ramy, dozwolone ustawą. Pozatem ludzie ci, niedostatecznie opłacani, szarpani troską o codzienny chleb, nie mogą nawet czasu wolnego od pracy poświęcić odpoczynkowi, gdyż w ogromnej większości muszą szukać zarobków ubocznych, wyjeżdżać po tańsze zakupy do bardzo nieraz odległych miejscowości itp.

Trudno dlatego pominąć wkońcu milczeniem, że tą drogą kształtujący się nastrój najwyższego rozgoryczenia w masach kolejarskich, tworzy idealne podłoże do agitacji dla żywiołów mętnych, w stosunku do Państwa wrogo usposobionych. Ostatnio np. rozsiewa się natarczywie pogłoski, jakoby M. K. nosiło się z zamiarem odebrania Związkom Zawodowym Kolejarzy ich prerogatyw. Bo lansowaniem podobnych wieści usiłuje się oderwać ludzi od własnych organizacyj, stworzyć zaś w to miejsce chaos nie do opanowania w myśl zasady: „im gorzej, tem lepiej".

Mimo wszystko my w najlepszej nadziei pragniemy wytrwać, ponieważ usilnie chcemy wierzyć, że okres niedoli nareszcie dobiegnie końca, iż powinno raz zaświtać pogodniejsze jutro. W ciągłych przecież ciemnościach i skrajnej nędzy człowiek długo bytować nie potrafi. *Gm.*

O reorganizację pracy technicznej stacji

„Delegowany do Lwowa przez Ministerstwo Komunikacji inż. Stanisław Tarwid, mający niebawem objąć czynności naczelnika wydziału eksploatacyjnego Dyrekcji lwowskiej, zwołał dnia 11 października b. r. konferencję zawiadowców stacyj węzłowych, celem omówienia reorganizacji pracy technicznej. W konferencji wziął udział dyrektor Klus, wszyscy kontrolerzy eksploatacyjni, naczelnicy stacyj, jak Traczewski z Przemyśla, Hofmokl z Tarnopola, Ożga z Jarosławia, Rudnicki ze Lwowa, Bartl z Podzamcza, Prorok ze Stryja, Pistl z Chyrowa i w. in.

Ponadto uczestniczyli w konferencji kierownicy działów, jak Kotrba, Köhler i inni. Inżynier Tarwid wygłosił prawie dwugodzinny referat, obrazujący pracę techniczną dyrekcji przed i po reorganizacji. Przeprowadzenie zamierzeń inż. Tarwida da w rezultacie olbrzymie korzyści w kierunku usprawnienia ruchu, co pociągnie za sobą oszczędności roczne, idące w miljony złotych. Wykład ilustrowany był licznemi wykresami i pracowitemi zestawieniami. Po odczycie odbyto interesującą dyskusję.

Zanotować należy, że inż. Tarwid zorganizował już komisję, która pod przewodnictwem radcy Cramera bada pracę stacyj, a czynności swe rozłożyła na rok".

Powyższą notatkę umieściłem nazajutrz po odczycie p. inż. Tarwida w całej prasie lwowskiej i.. dla szerszego ogółu społeczeństwa jest ona narazie wystarczająca. Pracownicy kolejowi, a w szczególności pracownicy umysłowi, interesują się jednak bardziej zagadnieniami swego zawodu, odczyt przeto p. inż. Tarwida postaram się dla nich udostępnić, a to przez streszczenie i uwypuklenie rzeczy najistotniejszych, oraz dodanie końcowych uwag o podobnych zamierzeniach kolei zagranicznych.

Organizację pracy technicznej na stacjach węzłowych rozpoczęto, w myśl wskazań Ministerstwa Komunikacji, w okręgu P. K. P. Radom. W założeniu idzie tu o usprawnienie przewozów na podstawie doświadczeń naukowej organizacji pracy, która stała się zwrotnym punktem w życiu wszystkich przedsiębiorstw zagranicznych. Usprawnienie przewozów można określić i wypowiedzieć hasłem, które realizuje potęgę kolejnictwa, a zawiera dwa tylko słowa: N a j s z y b s z y p r z e w ó z!

Mówiąc o pracy technicznej w stacji węzłowej, mamy przedewszystkiem na myśli pracę przetokową, której racjonalizacja polega na celowem sortowaniu wagonów, formowaniu pociągów dalekobieżnych, oraz jak najlepszem wykorzystaniu torów, parowozów i personelu. Tych wszystkich czynności nie może obecnie wykonać ani zawiadowca stacji, ani dyżurny ruchu, ani ustawiacz, słowem nikt z personelu stacyjnego, mającego zresztą wiele różnorodnych bieżących czynności do pokonania. Ponieważ jednak racjonalizacja przetoków jest podstawą usprawnienia przewozów, Ministerstwo Komunikacji kreowało, na wniosek i pod kierownictwem ogólnem inż. Tarwida, odpowiednie komisje, których zadaniem jest usprawnienie pracy technicznej na stacjach. Dyr. Okr. K. P. w Radomiu pracę u siebie ukończyła, Dyrekcja lwowska rozpoczęła badania kilka tygodni temu, Dyrekcja krakowska pracuje również w tym kierunku.

Wyłoniona Komisja przedewszystkiem stara się uchwycić, niejako sfotografować, stan obecny. Prace swe, prowadzone przez wiele dni, zamyka w połowie zestawieniem graficznem, bardzo prostem i przejrzystem. Nie mogąc ze względów technicznych zareprodukować odnośnego wykresu, podam, że zawiera on linje poziome na oznaczenie torów i pionowe, oznaczające godziny.

Ruch każdego parowozu danej stacji przedstawiony jest linjami, które dla przejrzystości są odpowiednio zabarwione. Z wykresu widzimy np., że parowóz A od godz. 2·30 do 4 stał na kanale, potem z toru 36 zabrał 4 wagony (cyfry wskazują), dwa podał do formującego się na 14 torze pociągu XY, z resztą pojechał na tor 44, zabrał 1 wagon, odrzucił go na tor 8, potem wstawił 2 wagony do pociągu YYZ, a zabrawszy stamtąd brutto, sortował je na torach 28 i 30. Równocześnie przy pociągu YYZ pracowało dwa parowozy, jeżdżąc jak oszalałe po całej stacji, krzyżując się, zatrzymując z powodu wjazdów i wyjazdów i t. p. Różnobarwne linje na

tym wykresie są splątane i kapryśne, parowozy manewrowe niewykorzystane, długi czas formowania pociągów, pociągi przechodzące przez stację (odpowiednie grube linje, zamknięte skośnemi kreskami przy stosownych linjach godzin na znak przyjazdu i odejścia), zwłaszcza zbiorowe, przetrzymane, dodawanie wagonów chaotyczne i trwające długo.

Taką pracę Komisja zastaje na stacji i zamyka ją w swych codziennych wykresach. Bierze następnie pod uwagę ilość torów, ich rozplanowanie, urządzenia techniczne. Po rozdziale pracy sortowania między kilka stacyj, przeprowadza racjonalizację przez podział jej na poszczególne parowozy, wyznaczenie torów dla wagonów każdego kierunku, równomierne, a celowe obciążenie personelu. Wyniki swe Komisja przedstawia również graficznie, oznaczając pracę techniczną podobnie jak przy początkowem „fotografowaniu". Na wspaniałych wykresach inż. Tarwida mieliśmy możność oglądania planu pracy reorganizacji, wszystkie błędy usunięte, zdrowa organizacja widoczna na pierwszy rzut oka. Wyniki i zyski podam w dalszym ciągu artykułu.

Staranne obliczenia wskazują, że na pewnej stacji pokonają pracę sortowania 2.600 wagonów 3 parowozy, formując 10 pociągów dalekobieżnych, należycie złożonych. W miarę wzrastania ilości wagonów przychodzących, stacja zmuszona jest wysyłać np. 2 pociągi niewysortowane, potem powiększyć ilość parowozów przetokowych. Racjonalizacja w logicznym rezultacie wskaże, że w stacji tej może pracować pewna określona ilość parowozów nie przeszkadzając sobie, że pewną, konkretną ilość pociągów trzeba odesłać celem zsortowania do dalszych stacyj. Bardzo przejrzyste tablice pozwolą rozłożyć ciężar zwiększonych przewozów między kilka stacyj węzłowych, które pracować będą równomiernie, nie przerywając swej planowej działalności.

Zademonstrowany podczas wykładu wykres, uwidocznił przebieg pociągów transitowych przed i po przeprowadzeniu planowej organizacji pracy węzłów Dyrekcji radomskiej. Pierwotnie formowano pociągi przeważnie do najbliższych węzłów. Zbędna praca obciążała niepotrzebnie poszczególne węzły, powstała konieczność rozbudowy dworców w Starzysku, Dęblinie, Lublinie i Kielcach. Pociągi dalekobieżne, zsortowane, przechodzą obecnie stacje te bez zatrzymania. Lublin wyłączono wogóle ze stacyj, formujących dalekobieżne pociągi, reorganizując stacje Dęblin i Kowel, z tem, że równocześnie w stacji Kowel zmniejszono rozchód parowozo-godzin o 40%.

Zaoszczędzenie parowozo-godzin pracy przetokowej jest pierwszym wynikiem racjonalizacji pracy stacyj D. K. P. Radom i jak proste obliczenie wskazuje w 1929 r. da 933.084 zł. oszczędności.

Racjonalizacja powoduje też oszczędności personelu w służbie maszynistów, ustawiaczy, zwrotniczych i t. p. D. K. P. Radom zniosła 144 pracowników. Licząc po 225 zł. miesięcznie, otrzymamy za rok 388.000 zł.

Polepszono obrót wagonów o 25%, co stawia do dyspozycji 3.500 wagonów dziennie. Biorąc pod uwagę normalne postojowe i okres (4-miesięczny) braku wagonów, Dyrekcja ta otrzymuje za 4 miesiące 1,440.000 zł., a przecież wagon ładowny przynosi kolei więcej dochodu! Śmiało można zaryzykować kwotę 1 milj. zł. miesięcznie.

Przez uniknięcie postoju pociągów na stacjach pośrednich, osiągnięto zmniejszenie obrotu parowozów, co dało oszczędności w przebiegu parowozów w ruchu towarowym, stanowiące w stosunku rocznym około 522.720 zł.

Wreszcie okazała się zbędną nietylko rozbudowa torów w stacji Lublin, lecz dworzec towarowy tej stacji wogóle zlikwidowano, przeznaczając część już istniejącej nawierzchni do innych stacyj. Nie licząc nawet oszczędności inwestycyjnych (w Lublinie),

---

Koledzy! Jako bardzo dodatni i sympatyczny objaw należy podnieść, iż wielu Kolegów przesyła Redakcji „Czasopisma" do druku wypracowania treści fejletonistycznej, nie mającej kontaktu ze sprawami społeczno-zawodowemi, organizacyjnemi i fachowemi, dla których ***w pierwszej linji*** *nasz organ prasowy istnieje. Rozumie się, Redakcja „Czasopisma" najchętniej uwzględnia i takie artykuły, ale jedynie wówczas, o ile* ***przedewszystkiem jest po temu miejsce w miesięczniku*** *i jeśli dane materjały treścią, wartością rzeczy i sposobem ujęcia kwalifikują się na drukowone słowo.*

Niechajże tedy Koledzy nie zrażają się, że nie umieszczono tego czy tamtego artykułu, bo nieraz trudno drukować nawet rzecz fachową, skoro Komitet redakcyjny po dokładnem omówieniu nadesłanego materjału nie uzna go z rozmaitych powodów za nadający się do druku. Komitet Redakcyjny musi bowiem stać na straży możliwie najwyższego poziomu pisma w każdym kierunku, bo przecież „Czasopismo", to najpoważniejsza trybuna Związku Umysł. Prac. Kolejowych w Polsce, z której przemawia się nietylko do ogółu Kolegów, ale do całej opinji publicznej, do władz i t. d. Tutaj nie ma żadnego przywileju, a drukuje się to, czego domaga się interes Związku. Troską też i ambicją autorów powinno być: przedkładać Redakcji rzeczy najbardziej odpowiednie, gruntownie i sumiennie opracowane. „Czasopismo" jest ***wspólnem dobrem wszystkich i każdego z osobna****, przed czem ambicje jednostek winny ustąpić.* ***Redakcja***

ogólne oszczędności po przeprowadzeniu racjonalizacji dadzą olbrzymią, bo wynoszącą 3,285.804 zł. kwotę w stosunku rocznym.

Tak przedstawiają się wyniki w jednej tylko Dyrekcji P. K. P. Obecnie w ślad za nią podąża Dyrekcja lwowska i krakowska, co uzasadnia nadzieję otrzymania dalszych oszczędności, mogących w budżecie Polskich Kolei Państwowych sięgnąć dziesiątek miljonów złotych. Nic dziwnego przeto, iż reorganizacja pracy technicznej stacji zwróciła na siebie uwagę Dyrekcyj K. P. i zainteresowała najszerszy ogół pracowników kolejowych.

Ogólne wyniki okażą się niebawem.

Sprawa wprowadzenia zasad naukowej organizacji pracy w kolejnictwie, a reorganizacja pracy technicznej stacji nie jest przecież niczem innem, była przedmiotem debat IV Międzynarodowego Kongresu naukowej organizacji pracy w czerwcu b. r. w Paryżu, prócz szeregu spraw, dotyczących przemysłu.

Delegat Polski, inż. Tarwid udowodnił w obszernym referacie — ogólne ramy poznaliśmy w powyższym sprawozdaniu z konferencji zawiadowców — że zasady naukowej organizacji pracy mogą być stosowane z korzyścią na stacjach węzłowych bez wprowadzania jakichkolwiek nowych urządzeń technicznych, jedynie drogą ulepszenia organizacji.

We Francji — jak oświadczył inż. Raburdine — stosują naukową organizację przez wprowadzenie na stacjach węzłowych udoskonalonych urządzeń technicznych. W stacji Blainville obok Nancy zastosowano górki przetokowe, zmechanizowano zwrotnice i hamowanie wagonów przy pomocy elektryczności, uruchomiono traktory dla pomocy parowozom manewrowym. Oszczędności personalne i parowozo-godzin wynoszą rocznie 2,700.000 franków. Od tego należy jednak odjąć kwotę 1,400.000 fr. na inwestycje i premje.

Belgja od 2 lat interesuje się sprawą uporządkowania stacyj węzłowych, w czasie tym zreorganizowała 4 stacje. Piękne rezultaty miały osiągnąć również Niemcy, racjonalizując wszystkie stacje węzłowe, jednakowoż dotychczas brak stamtąd ścisłych dat. *J. T.*

Nowa Taryfa Towarowa

(Ciąg dalszy)

Postanowienia taryfowe taryfy towarowej część I. B. dzielą się na dwa rozdziały, a mianowicie: rozdział A, obejmujący ogólne postanowienia taryfowe, odnoszące się do wszystkich towarów, przyjmowanych przez kolej do przewozu — i rozdział B, zawierający postanowienia taryfowe szczególne, dla pewnych rodzajów towarów, nieobjętych nomenklaturą i klasyfikacją towarową, dla których też przewiduje i taryfowanie, jakoteż dla niektórych rodzajów przewozów.

Wstępne trzy paragrafy w rozdziale A podają definicje przesyłki, przewoźnego i opłat dodatkowych, czynniki, które składają się na obliczenie przewoźnego. Do tych ostatnich w porównaniu z dotychczasową taryfą przybyły dwa nowe, jakoto powierzchnia wagonu i waga jednostkowa poszczególnych rodzajów zwierząt.

Przesyłki dzielą się w zależności od rodzaju przewozu na zwyczajne i pospieszne, a jedne i drugie zależnie od wagi na drobne o wadze mniejszej niż 5.000 kg. i na wagonowe od 5.000 kg. wzwyż.

Par. 4 przewiduje wypadki, w których przesyłki, niezależnie od ich wagi, uważa się za wagonowe. Poza wypadkami punktu 14, przewidziano jeszcze do dotychczasowej taryfy towarowej część II. następujące wypadki: Jeżeli nadawca tak nieumiejętnie załadował przesyłkę, że chociaż nie wyzyskał ani ładowności ani pojemności wagonu, to jednak uniemożliwił kolei doładowanie i jeśli przesyłkę załadowano do dwóch lub więcej wagonów.

Ten sam § normuje w sposób jasny i niedwuznaczny zasadę obliczania przewoźnego za przesyłki, składające się z towarów załadowanych „luzem“, których kolej po myśli § 12 punkt 7 TT., część I. A. nie przyjmuje bez opakowania do przewozu jako drobnicę.

§ 6 wprowadza określenie dla istniejącego już pojęcia wagi wymaganej w odróżnieniu od rzeczywistej.

Dla przesyłek zwyczajnych drobnych, przewidzianych jest pięć klas, oznaczonych liczbami rzymskiemi, a dla przesyłek wagonowych 21 klas, oznaczonych liczbami arabskiemi. Z wyjątkiem klasy 21-ej, dla której powierzchnia wagonu służy jako podstawa do obliczenia przewoźnego, przy wszystkich innych klasach wagę przesyłki bierze się za podstawę obliczenia przewoźnego. Klasy wagonowe dzielą się na trzy rubryki: a, b, c, dla wagi 5, 10 i 15.000 kg. Przewoźne za przesyłkę o wadze mniejszej niż 5.000 kg. oblicza się według odpowiedniej klasy drobnicowej za wagę rzeczywistą tak długo, aż przewoźne za wagę, wymaganą dla przesyłki wagonowej według rubryki a tej samej klasy na 5.000 kg., nie da opłaty tańszej. Przewoźne za przesyłkę o wadze 5.000 kg. i większej oblicza się za wagę rzeczywistą według rubryki a), tak długo, dopóki przewoźne za wagę, wymaganą według rubryki b)

tej samej klasy za 10.000 kg., nie da opłaty tańszej, a za przesyłki o wadze większej niż 10.000 a mniejszej niż 15.000 kg. za wagę rzeczywistą przesyłki według rubryki b) tak długo, aż przewoźne, wymagane dla rubryki c) tej samej klasy za 15.000 kg., nie da opłaty tańszej.

Jako najmniejszą wagę przy obliczaniu przewoźnego, poza wyjątkami, przewidzianemi w rozdziale b), w taryfie, część II, przyjmuje się przy przesyłkach drobnych, tak zwyczajnych jak i pospiesznych — 10 kg., a przy przesyłkach wagonowych 5.000 kg. z wyjątkiem dwóch wypadków:

Jeżeli nadawca załadował przesyłkę w sposób, uniemożliwiający doładowanie przez kolej, jakkolwiek nie wyzyskał ani ładowności ani pojemności wagonu, lub jeśli zamknął wagon na kłódkę albo zamek (z wyjątkiem przedmiotów przesiedlenia), w których przewoźne oblicza się najmniej za 10.000 kg.

Kolej zastrzega sobie prawo doładowania do wagonu, którego ładowności nadawca nie wyzyskał, z wyjątkiem czterech wypadków: do przesyłki celnej i t. d., w wspomnianych dwóch wypadkach liczenia przewoźnego za 10.000 kg. i przesyłek, konwojowanych przez dozorcę, choćby zajął miejsce w tym samym wagonie, jakkolwiek przewoźne oblicza się najmniej za 5 a nie za 10.000 kg.

§§ 19 i 20 normują zupełnie odmiennie od postanowień dotychczasowej taryfy obliczenie przewoźnego za artykuły masowe, wymienione w załączniku I do taryfy część 1 B, nadawane do przewozu bez opakowania i za wszystkie inne towary, załadowane do wagonu, zamówionego przez nadawcę, o ładowności większej aniżeli 15.000 kg.

Przy pierwotnie wspomnianych towarach, załadowanych do podstawionego przez kolej wagonu o ładowności 15.000 kg. lub większej, przyjmuje się za podstawę do obliczenia przewoźnego wagę rzeczywistą — najmniej 10.000 kg. — i stawkę rubryki b) tak długo, aż przewoźne, obliczone według stawki rubryki c) tej samej klasy za ładowność podstawionego wagonu, nie da opłaty tańszej.

W ten sam sposób oblicza się przewoźne za wszystkie inne towary, załadowane do wagonu, zamówionego przez nadawcę, o ładowności większej niż 15.000 kg.

W pierwszym wypadku decydującym momentem dla obliczenia przewoźnego jest tedy podstawiony przez kolej wagon o normalnej lub większej ładowności, w drugim: zamówiony przez nadawcę wagon o ładowności większej aniżeli 15.000 kg.

Licząc się z tem, że kolej nie zawsze będzie w możności podstawienia zamówionego wagonu o ładowności pomiędzy 15.000 kg. wzwyż a 20.000 kg. włącznie, taryfa przewiduje, że w razie podstawienia wagonu o ładowności większej aniżeli zamówionego w wspomnianych granicach ładowności, przewoźne oblicza się według rubryki b) danej klasy za wagę rzeczywistą danej przesyłki (najmniej za 10.000 kg.) tak długo, aż przewoźne, obliczone według rubryki c) tej samej klasy za 20.000 kg., nie da opłaty tańszej. Za 20.000, a nie za ładowność faktycznie podstawionego wagonu, np. 30 ton, ani też za wagę mniejszą aniżeli 20.000, jakkolwiek zamówienie opiewałoby np. na wagon o ładowności 17.000 kg.

Mgr. Izaak Melzer,
st. kontroler wydz. dla spr. taryfowych.

Place składowe

Na każdej niemal stacji, w bezpośredniem czy dalszem sąsiedztwie torów wyładunkowych, znajdują się większe lub mniejsze obszary, które na całym terenie kolei razem wzięte, stanowią olbrzymi nieruchomy majątek.

Obszary te, nabyte przez kolej pod naciskiem stosunków miejscowych, czy wskutek orzeczenia komisyj wywłaszczeniowych, lub wreszcie w celu zabezpieczenia możności rozbudowy stacji, nie zawsze wyzyskuje się dla gospodarczych potrzeb kolei, ani też nie służą one w całości do spełnienia przewozowych zadań P. K. P., a przez sąsiedztwo z torami wyładunkowemi, stają się przedmiotem ubiegania się o dzierżawę, szczególnie firm, będących dostawcami hurtownymi.

Czynsze dzierżawne, opłacane za dane place, pospolicie zwane „składowemi“, są częściowem oprocentowaniem kapitału, włożonego w zakupno tychże; stąd każdemu Zarządowi kolejowemu winno zależeć, by jak największa ilość owych placów pozostawała w dzierżawie, skoro nie można użyć ich dla własnych potrzeb.

Drugim powodem, dla którego należałoby dążyć do jak najszerszego korzystania z dzierżawy placów składowych, to wzgląd na konieczność przyspieszenia obrotu wagonów, przez skrócenie czasu wyładunku, co w wielkiej mierze zależne od odległości, na jaką ładunek musi się przewieźć, zanim dostanie się do składu.

Postojowe, uzyskane za przetrzymanie wagonów ponad normę, taryfą ustaloną, nie wyrównuje strat kolei; kolej bowiem pobiera w pierwszej dobie opłaty postojowego tylko za rzeczywisty okres przetrzymania wagonu z ładunkiem, nie otrzymuje natomiast żadnego odszkodowania za czas postoju wagonu w stanie próżnym, w oczekiwaniu odesłania do ponownego naładunku.

Na porządku dziennym zdarzają się przecież wypadki, że wagon, przetrzymany pod wyładunkiem przez 2 godziny ponad czas, oznaczony taryfą, nie można odesłać tego dnia dla braku pociągu, wysłany zaś w dniu następnym, biegnie do nowej stacji załadowania przez dzień, zamiast stać już pod naładunkiem. Czy w takim wypadku pobrana kwota 1 zł. jest w jakimkolwiek stosunku do straty kolei?

Bliskość placu składowego skróci termin wyładunku, na czem zyska odbiorca i kolej.

Trzeci wreszcie wzgląd, to znaczne zmniejszenie kosztów przewozu, które będą tem większe, im towar przebywa dalszą drogę, im więcej razy przeładowuje się go, zanim z rąk producenta dojdzie do konsumenta.

Przewóz towarów samochodami zagrażać zaczyna poważnie kolejowym przewozom drobnicy, a przyczyna tego leży również i w okoliczności, że przy wyższych cenach przewozu samochodem, odpadają koszta dowozu do i z kolei, które doliczone do kolejowych stawek taryfowych, czynią je znacznie wyższemi od opłat za przewóz samochodami.

Wszystkie wymienione względy przemawiają za tem, by w interesie kolei strony używały placów składowych dla celów z przewozami koleją związanych w jak najszerszej mierze na zasadzie dzierżawy.

Niezrozumiałem też wydaje się każdemu, dlaczego na naszych kolejach otrzymanie dzierżawy placu składowego najeżono tak biurokratyczną formalistyką i tylu trudnościami, że uzyskanie dzierżawy jest dziś sukcesem, osiągalnym przeważnie drogą protekcji, a nierzadko dopiero po zastosowaniu wymowniejszych argumentów; zawsze jednak po upływie kilku miesięcy, zmarnowanych dla P. K. P. i starającego się o dzierżawę.

Koleje polskie, rzekomo prowadzone na zasadach kupieckich (gdyby nie ta nieszczęsna polityka), powinny stanąć na stanowisku, jakie w sprawie dzierżawy zająłby każdy kupiec. Albo jest plac do wydzierżawienia, lub go niema. Jeśli jest, reflektant na dzierżawę winien ją otrzymać w czasie niezbędnie potrzebnym do sporządzenia i zawarcia umowy. Po co — zapytam — te opinje zawiadowcy stacji, kontrolera eksploatacyjnego, sekcji utrzymania, po co wędrówka reflektanta od urzędu do Dyrekcji, do sekcji?

A co mówią owe liczne fakta, że reflektantowi, który wniósł podanie i uzyskał korzystną opinję tego lub innego organu, odmówiono udzielenia dzierżawy, udzielając ją drugiemu, choć przedstawił podanie później? Co to oznacza, iż do otrzymania dzierżawy wymaga się „osobistej interwencji“ reflektanta, jakgdyby dzierżawa zależała od koloru oczu?

Jeśli referenta budżetu kolejowego za rok bieżący, posła Kaczanowskiego spotkał zarzut, że przez podwyższenie wpływów z placów składowych dochody zmniejszyły się skutkiem poniechania dzierżawy przez wielu kontrahentów, to zarzut ten był niesłuszny, gdyż cena dzierżawna nie odstrasza nikogo jako bardzo niska; zrażają natomiast trudności, jakie przy obecnym systemie musi przejść każdy, kto zaryzykuje uzyskanie dzierżawy; odstręczają koszta, o których umowa dzierżawna nic nie wspomina.

Czy złym okazał się tryb postępowania przy wydzierżawianiu placów składowych na dawnych kolejach rosyjskich, gdzie place do wydzierżawienia dzielono na działki po 25, 30 czy 100 metrów kwadratowych, a o możności wydzierżawienia orzekała raz na długie lata specjalna komisja? Przy systemie tym, referent dyrekcyjny miał spis wszystkich wolnych placów składowych w całym okręgu i załatwiał wpływające podania od ręki, bez zasięgania każdorazowo opinji różnych czynników, jak u nas.

Wiadomo, że trudności w uzyskaniu dzierżawy placu składowego odstraszają przy obecnym systemie od ubiegania się o nią, place nie przynoszą spodziewanych dochodów, lecz wiemy i o tem, iż kupcy korzystają z placów bez opłacania czynszu, bez uiszczania składowego za złożone materjały. Zależy to bowiem nieraz od dobrych stosunków interesowanego z magazynierem lub zawiadowcą stacji, którym nie zawsze można przypisywać chęć zysku albo złą wolę, a częściej działanie w interesie kolei, jakkolwiek ta tego interesu nie chce rozumieć, pozostawiając sprawę dotychczas nieuregulowaną, mimo doskonałych wzorów, stosowanych na obcych kolejach z wielkim pożytkiem.

Henryk Krogulski

Przedsiębiorstwo w Przedsiębiorstwie

Podobnie jak w rolnictwie, rzecz ma się i w kolejnictwie. Jak nie dla każdej ziemi nadaje się ten sam rodzaj uprawy, tak samo trudno stosować jednakowy system gospodarki w każdej Dyrekcji kolejowej, gdyż zależy to w lwiej części od warunków pracy i od ludzi, którzy tę pracę wykonują. Wychodząc z tego założenia, musimy zwrócić uwagę miarodajnym czynnikom rządowym, że administracja personalna i gospodarka np. w Wilnie nie musi być akurat wzorem dla takiej gospodarki i administracji np. w Krakowie, a w konsekwencji zarządzenie wileńskiego systemu pracy w krakowskim Okręgu pogorszy tu wynik pracy, a co gorsza, zwiększy niepotrzebnie wydatki skarbu kolejowego!

Nie wiadomo też, na czyje polecenie D. O. K. P. w Krakowie wypracowuje rozporządzenie, na mocy którego (narazie na wielkich stacjach) wypowie się pracę **wszystkim robotnikom fizycznie pracującym** i odda się wykonanie danych czynności **przedsiębiorstwu prywatnemu**, któremu płacić się będzie od 8 do 20 groszy za 100 kg wyładowanego, załadowanego wzgl. przeładowanego towaru, t. j. za tonę od 80 gr. do 2 zł. (dzisiaj płaci się przeciętnie od 43—63 groszy za tonę). Pomijając względy, że Zarząd kolejowy traci na podobnej polityce personalnej setki wyszkolonych pracowników, wypada zaznaczyć, iż wytwarza się nowy ferment w społeczeństwie kolejarskiem, gdyż płacz matek i dzieci wydalonych mężów musi oddziałać deprymująco na otoczenie, i tak już do głębi rozgoryczone dzisiaj postanowieniami nowej pragmatyki kolejowej i innemi niespodziankami.

W krótkich zarysach naświetlimy ujemne strony mającego wejść w życie rozporządzenia D. O. K. P. w Krakowie:

1. Napycha się kieszenie przedsiębiorcy kosztem Państwa; jeżeli chodzi koniecznie o wprowadzenie w życie omawianego rozporządzenia, niechaj sama D. O. K. P. obejmie to przedsiębiorstwo;

2. Przedsiębiorca wzgl. zastępca uzyska wgląd

do wszystkich ksiąg i zapisków kolejowych, w których będzie się notować przerobiony tonaż, a więc naraża się tajemnicę służbową na wpływ obcego czynnika;

3. Przedsiębiorca wzgl. zastępca musi mieć prawo wstępu do wszystkich lokali, gdzie pracuje jego personel, a tem samem znajdziemy się w niezgodzie z zakazem wstępu niepowołanym do lokali służbowych;

4. Ewentualne braki i kradzieże, jakich należy się spodziewać przy pracy ludzi z ulicy, nie stoją w żadnej mierze do złożonej przez przedsiębiorstwo kaucji, względnie procesów, wynikłych z tego stosunku;

5. Sprawność służbowa u ludzi, wziętych z ulicy, nie mających najmniejszego pojęcia o służbie kolejowej i przy zastosowaniu 8 godzinnego dnia pracy, narazi Skarb kolejowy na poważne straty i następstwa;

6. Z chwilą przejęcia pracy przez przedsiębiorcę, musi zniknąć wszelka pomoc ludźmi z innej gałęzi służby, gdyż byłoby to niezgodne z kodeksem karnym;

7. W razie nagłych wypadków, bądźto żywiołowych bądź państwowych (strajk, mobilizacja i t. p.) braknie Przedsiębiorstwu P. K. P. rutynowanej pomocy ludzkiej;

8. Dyscyplina i karność pracujących nie stoją w żadnym stosunku do organów nadzorczych i kontrolnych; obniży się również karność służbową i doprowadzi wkrótce do konfliktów;

9. Dotychczas personel na stanowiska niższe rekrutuje się wyłącznie ze stanu robotniczego, kształcąc się podczas wykonywania stałych, lub chwilowo przydzielonych mu czynności. Zarząd zaś kolejowy będzie zmuszony przyjmować do każdej gałęzi służbowej osobnych ludzi i przysposabiać ich oddzielnie, co obciąży niepotrzebnie konto osobowe;

10 W ślad za wprowadzeniem przedsiębiorstwa wypadnie trzymać osobny personel do ewidencji i rozrachunku tonażu z przedsiębiorcą.

Jedynym „plusem“ inowacji to okoliczność, że magazyny (o ile przedsiębiorca będzie rzetelny), będą posiadać własny personel roboczy, a tem samem skończą się ustawiczne narzekania na brak ludzi, a zarazem podniesie się sprawność przewozowa.

Ale to istotnie jedyny „plus“ wobec dość dużej litanji „minusów“. Gdyby tak pomyśleć o zaradzeniu temu jednemu dziś złu — ale nie przez wprowadzenie przedsiębiorstwa w przedsiębiorstwo!

Obserwator

Czy tak być powinno?

Pewnego słonecznego popołudnia, z początkiem b. r., wybrałem się nad brzegi wezbranej ostatniemi czasy rzeki rozporządzeń, zarządzeń, przepisów, instrukcyj i t. p., wypatrując, czy nie nadpłynie przypadkiem falą, długo i z takiem utęsknieniem wyczekiwana... ustawa wzgl. rozporządzenie z mocą ustawy lub choćby samo rozporządzenie Rady Ministrów w kwestji uposażenia. Przemknęła więc obok mnie „pragmatyka“, połyskując na trwogę §§ 125 i 126 niby zębami rekina, za nią spostrzegłem „ustawę emerytalną“, grożącą emerytom karami dyscyplinarnemi, dalej pomykały „Przepisy bezpieczeństwa“, rozp. w sprawie „Numeracji przepisów służbowych“, w przedmiocie „usuwania z mieszkań skarbowych“ i inne. Wreszcie wyłoniła się szara książeczka w popielatej oprawie, która zaintrygowała mnie na serjo.

Rzucam się tedy w wezbrane fale, chwytam upatrzony egzemplarz i siadając na brzegu, przeglądam. Otóż uderza w oczy na okładce „Nr. A. 5“, poniżej... „Przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników Polskich Kolei Państwowych“. A jeszcze niżej petitem... „Zatwierdzone i t. d. (Dz. U. M. K. 8, poz. 88.) — u dołu: Warszawa 1929 — Nakładem... Tłoczono i t. p.“

Radość moja nie miała granic. Wszak właśnie z tej dziedziny jestem fachowcem. Co rychlej też starałem się zapoznać z książką. Stronic 134, paragrafów 63, wzorów 7. Podział ogólny na 3 części i dodatek.

Najbardziej zajęły mię narazie „Postanowienia przejściowe“. Zatem § 62 głosi: „Przepisy niniejsze wchodzą w życie 1 lipca 1929 r. — i z tym dniem tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczasowe przepisy egzaminacyjne, stosowane w poszczególnych dzielnicach“.

Zamyśliłem się głęboko, czemu nie doręczono mi wcześniej i innym fachowcom oraz pracownikom, mającym zdawać egzaminy, owych przepisów, dlaczego sam musiałem dopiero wyłowić je z wezbranej fali? A może drudzy dotąd nic nie wiedzą o nowości? Pobiegłem zasięgnąć języka, lecz nie spotkawszy nikogo ani po drodze ani w domu, musiałem odłożyć wywiady na później. Tymczasem „rzecz“ nie dawała mi spokoju i nie mogąc zasnąć z tego powodu, przypominałem sobie, że przecież coś już było w tej materji.

Oto mianowicie we wrześniu 1926 M. K. rozesłało poszczególnym Dyrekcjom „Przepisy egzaminacyjne dla pracowników P. K. P.“ w formie projektu z poleceniem przestudjowania i wydania opinji wzgl. przedstawienia wniosków. Wnioski odeszły zaraz w październiku tego roku, pozostały jednak bez odpowiedzi. Chciałem szukać przynajmniej ich echa w owych przepisach, zapaliłem nawet światło, ale ostatecznie... noc do wypoczynku i dałem spokój. Jednakże spać nie mogłem, bo snuła mi się przed oczyma witryna pewnej księgarni przy ul. Gródeckiej, w której — kiedyś przechodząc — widziałem szereg „Przepisów egzaminacyjnych“, (zapewne przedrukowanych czyimś nakładem z powyższego właśnie projektu). Przypomniały mi się kolejarskie pisma zawodowe, drukujące także przepisy w danym przedmiocie, słyszałem, iż pewien pracownik przywiózł je z sobą z Warszawy i cuda o nich opowiadał, że podobno Dyrekcja miała zamówić je w jesieni 1928 — tylko urzędowo nie wiedziałem nic w tej sprawie.

Po tak męczącej nocy zdołałem wszakże nazajutrz wybadać, iż omawiane przepisy przecież są, i że w najbliższych dniach nastąpi ich rozdział między naczelników urzędów i instruktorów. Mój kolega

biurowy, również fachowiec, poprostu rozczulił się na widok okazanego mu egzemplarza — i obaj, przy pomocy owej właśnie petitowej uwagi na pierwszej stronie podręcznika, zwróciliśmy się do Dz. U. M. K. Nr. 8, poz. 88 z r. b., znajdując tam Rozp. Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1929, Nr. I 12785/2/29 w przedmiocie wydania „Przepisów egzaminacyjnych i o służbie przygotowawczej pracowników P. K. P.“

„Henku“... zawołałem i odczytałem, co następuje: „Niniejszem zatwierdzam... które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu“, czyli, data narodzin przepisów... 14 czerwca 1929 r. — a potem:

„Przepisy wchodzą w życie z dniem 1 lipca 1929“ (czy nie za wcześnie), zaś dalej:

„Wobec tego, że dla wszystkich wiadomości, wymaganych w programach poszczególnych egzaminów, Zarząd P. K. P. nie wydał jeszcze (po 10 latach istnienia) jednolitych instrukcyj, przepisów, regulaminów, rozporządzeń i t. p., polecam D. K. P. w Warszawie, Gdańsku i Stanisławowie opracować ściśle na podstawie programów poszczególnych egzaminów wykaz ustaw, instrukcyj, przepisów i rozporządzeń, obowiązujących w całości lub w części przy każdym egzaminie“.

Praca to żmudna i duża, gdyż ma być dokonaną w porozumieniu z innemi Dyrekcjami, przyczem wyznaczone Dyrekcje winny uwzględnić dla każdego z 50-ciu różnych rodzajów egzaminów paragrafy ustaw, regulaminów, przepisów i rozporządzeń, wydanych przez Władze polskie oraz analogiczne paragrafy odnośnych ustaw etc. zaborczych, o ile one jeszcze w danej dzielnicy (brr...) obowiązują.

Termin do ukończenia owych prac i przedłożenia M. K. do zatwierdzenia, M. K. wyznaczyło na dzień... 31 sierpnia 1929.

Jak to możliwe, skoro rzeczone przepisy znalazły się oficjalnie w rękach interesowanych we wrześniu 1929?

W ustępie przedostatnim omawiane rozporządzenie powiada: „Do czasu wydania regulaminu kursów kolejowych (o których wspominają przepisy Nr. A. 5) na poszczególne stanowiska (?), służba przygotowawcza będzie obejmowała tylko szkolenie pracowników oraz zajęcie próbne“ (§ 3 pkt. 2 a i b). Znaczy to prawdopodobnie, że M. K. przewiduje utworzenie w przyszłości prócz istniejących już kursów dla kandydatów kolejowych i kandydatów referendarskich (narazie nieprzymusowe) także kursy przymusowe dla wszelkich innych kandydatów do służby kolejowej, a więc drożników, przetokowych, zwrotniczych, konduktorów, maszynistów i t. p.

Wreszcie ostatni ustęp rozporządzenia zarządza wyraźnie, iż podania o dopuszczenie do egzaminów, wniesione do dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia (t. j. do dnia 25 czerwca 1929), należy rozpatrzyć, a odnośne egzaminy przeprowadzić... na podstawie dotychczasowych przepisów. Zatem wszyscy, którzy przygotowali się do egzaminu na podstawie dawnych przepisów i wnieśli podania o dopuszczenie do egzaminu po 25 czerwca b. r., nietylko pracowali na darmo, lecz muszą czekać, aż D. K. P. Warszawa, Gdańsk i Stanisławów wykonają polecenie M. K. odnośnie do uzgodnienia ustaw, rozporządzeń, instrukcyj, przepisów i t. p. polskich, z takiemiż ustawami, rozporządzeniami i t. p. zaborczemi, aż M. K. to zatwierdzi, poczem zmuszeni będą zaznajomić się z mającym obowiązywać materjałem egzaminacyjnym, wyłapując go z rozrzuconych ustaw, rozporządzeń, przepisów, instrukcyj i t. p.

Czy to się im powiedzie i kiedy nareszcie zasiądą do upragnionego egzaminu, aby uzyskać stanowisko „podstawowe“, „awansowe“ lub „następnie awansowe“ — Bóg tylko raczy wiedzieć.

Czy tak być powinno...? *Gm.*

Ku przestrodze

Pomiędzy wypadkami kolejowemi zastanawiają najbardziej te, które się wydarzyły, jakkolwiek dyżurny ruchu wydał zarządzenia, mające na celu zapobiec tym wypadkom.

Że mimo owych zarządzeń i pozornych oględności doszło do wypadków, przypisać to należy prawie zawsze jednemu i temu samemu źródłu, a mianowicie nienależytemu rozwikłaniu sytuacji ruchowej, nieupewnieniu się dyżurnego ruchu, czy jego zarządzenia wykonano, wreszcie zarządzeniom, które narażają na szwank bezpieczeństwo ruchu, personelu kolejowego i podróżnych.

Często zachodzi równocześnie kilka z przytoczonych momentów; ale już jeden z nich wystarcza, by doprowadzić do wypadku ruchowego, zwłaszcza przy zbiegu innych okoliczności, niezależnych od dyżurnego ruchu i nie zawsze dających się przewidzieć.

Cóż zatem czynić celem uniknięcia wypadków i ich skutków, czyli inaczej mówiąc, jak uchronić się od wypadków?

Pierwsza zasada: nie stwarzać sytuacji „wypadkowej.“ Nieprzestrzeganie tego nakazu ujawnia się przy każdym wypadku ruchowym.

Niepodobna wyliczyć wszystkich sytuacyj, sprzyjających wypadkom. Możemy się jednak zapoznać z temi niebezpieczeństwami, jeżeli zważymy, co mogłoby nastąpić, gdy nie zastosujemy się do danych wskazań instrukcyjnych. O ile przypatrzymy się przepisowi z odwrotnej strony, widzimy odrazu drugie jego oblicze, a jego ważność uplastycznia się w naszych oczach.

Drugą, nie mniej doniosłą zasadą, to ta, że nie wolno dyżurnemu ruchu podczas pełnienia odpowiedzialnej służby ani sobie, ani podwładnemu personelowi czynić ustępstw, zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

Nie każde takie ustępstwo prowadzi zaraz do

katastrofy; ale każde, bez wyjątku osłabia poczucie odpowiedzialności dyżurnego ruchu i wciąga go na drogę ponownych, często dalej idących ustępstw, kończących się prędzej czy później wypadkiem.

Dyżurny ruchu powinien uświadomić sobie, iż zboczenie od linji, zakreślonej przepisami, pozbawia go możności opanowania sytuacji i powierza bezpieczeństwo ruchu przypadkowi.

Znajomość przepisowych substratów służby ruchu, zbudowanych na długoletnich doświadczeniach, przedstawia się mimo zdanych egzaminów nienajlepiej. Aby dokładnie wiedzieć, o co rozchodzi się w każdym poszczególnym wypadku, należy wniknąć w ducha przepisu; trzeba zatem, pełniąc służbę ruchu, w dalszym ciągu studjować przepisy, przerobione mniej lub więcej dla egzaminów fachowych; musi się je pogłębić i powtarzać, ażeby nie uszły z pamięci. Bo dopiero wówczas, skoro ze znajomością przepisów idzie w parze rutyna służbowa i rozwaga, dyżurny ruchu nabiera walorów prawdziwego fachowca, który potrafi nietylko siebie uchronić przed wypadkami, ale i wszystkich tych, którzy w służbie z nim się stykają. *Bl.*

Ś. † P.

STANISŁAW SOŚNICKI

starszy asesor i zawiadowca stacji Muszyna, zmarł dnia 17 października 1929 r.

Cześć Jego pamięci!

ŻYCIE ZWIĄZKU

LWÓW.

Dnia 8 lipca odbyło się posiedzenie Zarządu Okr.

Po odczytaniu protokołu z ostatniego posiedzenia uchwalono pozostawić aparat radjowy na czas ferji wakacyjnych w przechowaniu u kol. Łuceka. Sprawę bibljoteki odłożono z powodu urlopu kol. Czwartyńskiego do następnego posiedzenia. Na wniosek kol. Łuceka uchwalono przekazać sprawę Kas koleżeńskich do wykonania Zarządowi Okręgowemu. Równocześnie upoważniono kol. Segdę i Ornsteina do opracowania statutu Kasy koleżeńskiej do 1 września b. r. Następnie kol. Łucek oświadczył, że na podstawie porozumienia z Zarządem Głównym, Zarząd Gł. będzie opłacać od 1 września b. r. czynsz za lokal i koszta oświetlenia elektrycznego, Zarząd Okr. zaś koszta utrzymania czystości w lokalu i usługi w kwocie 30 zł. miesięcznie, natomiast Zarząd Koła będzie ponosić wydatki prenumeraty dzienników, oraz koszta zużycia gazu, co przyjęto do zatwierdzającej wiadomości. Z kolei zajmowano się sprawą dyscyplinarną 4-ch kolegów Dyrekcji P. K. P. we Lwowie, kwestją wydatków na przyjęcie wycieczki Ligi Słow. i powzięto wniosek, by Zarząd Gł. ustalił dzień 15 marca jako ostatni termin wnoszenia podań o przydział pokoi w Komańczy.

Dnia 9 września b. r. odbyło się pierwsze po ferjach wakacyjnych, posiedzenie Zarządu Okr.

Omawiano na niem przedewszystkiem sprawę centralizacji kasy pożyczkowej i powzięto wniosek, aby Zarząd Okr. w najbliższym czasie przeprowadził rewizję Kasy Kół miejscowych, oraz by Koła miejscowe zajęły się uporządkowaniem i sanacją kas koleżeńskich i oświadczyły wyraźnie, jakiemi funduszami obracają.

30 września b. r. odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Z. O. Omawiano sprawę kol. Koczwary i Wałaszkiewicza, którym wskutek ujemnego wyniku postępowania dyscyplinarnego wstrzymano pobory służbowe i obecnie znajdują się bez środków do życia. Postanowiono przyjść im z odpowiednią pomocą. Dalszą dyskusję nad kwestją Kasy pożyczkowej przesunięto na dzień 8 października b. r.

KRAKÓW (OKRĘG)

Dnia 25 września b. r. odbyło się pierwsze powakacyjne posiedzenie Zarządu Okręgowego. Posiedzenie zagaił Prezes Okręgu kol. Gądek zachętą do pracy organizacyjnej, w której nie należy upadać na duchu mimo przejściowe trudności i przykre doświadczenia.

Następnie kol. Prezes złożył sprawozdanie z akcji Z. O. w czasie wakacyj związkowych. Działalność ta poza pracami kancelaryjnemi i przygotowawczemi do sezonu jesiennego i zimowego — dotyczyła szeregu spraw organizacyjnych na terenie D. O. K. P.. Pozatem przed samemi wakacjami Z. O. poświęcił wiele czasu przygotowaniom przyjęcia „Ligi".

Jako projekty na przyszłość kol. Prezes wysunął prace nad przygotowaniem Zjazdów Prezesów Kół, Zjazdów zawiadowców stacyj, dyżurnych ruchu, pracowników służby handlowej i kasowej, opracowanie systemizacji stanowisk i klasyfikacji urzędów w D. O. K. P. Kraków i t. d.

Prócz tego Z. O. dopilnuje rozwoju bibljoteki Z.O., która zyskuje coraz większe sympatje wśród członków Związku, urządzi w ciągu roku kilka zebrań z Okręgiem katowickim dla omówienia szeregu wspólnych zagadnień, starać się będzie o ożywienie życia towarzyskiego wśród członków Związku i ich rodzin przez urządzanie zebrań towarzyskich, będzie inicjować zebrania z sąsiadującemi Kołami i t. d. Poza wymienionemi pracami Prezydjum Z. O. nie omieszka studjować wszelkie odruchy życia organizacyjnego, aby wydobyć z nich jak najwięcej korzyści dla członków Związku i dobra organizacji.

Nad przemówieniem kol. Prezesa wywiązała się obszerna dyskusja.

Z kolei kol. Romański, buchalter, złożył sprawozdanie kasowe i wyjaśnił pozycje surowego bilansu po koniec sierpnia b. r. Sprawozdanie przyjęto do wiadomości.

W obszernym i barwnym wywodzie kol. Bulsiewicz, Wiceprezes Z. Gł., wygłosił następnie informacyjne sprawozdanie o pracach Zarządu Gł., o jego akcji podczas sezonu urlopowego, jakoteż streścił przebieg ostatniego posiedzenia Zarządu Gł. — Sprawozdania wysłuchano z wielkiem zainteresowaniem, zwłaszcza o Komańczy i Hallerowie.

Na zapytania odpowiadał kol. Bulsiewicz i kol. Gądek. Bardzo wielkie zainteresowanie wzbudziły wywody o pragmatyce jakoteż uchwale Zarządu Gł., aby wszystkie Koła solidarnie na Walnych Zebraniach uchwaliły rezolucję przeciw niektórym drakońskim postanowieniom nowych przepisów służbowych.

Idąc za poleceniem Okr. Zjazdu Delegatów, kooptowano do Zarządu Okr. na członka Zarządu kol. Podrazę Ignacego.

Na tem posiedzenie Z. O. zamknięto.

PRZEMYŚL

Tut. Koło zaprotestowało przeciwko krzywdzącym postanowieniom nowych rozporządzeń na Nadzw. W. Zgrom. dnia 26. IX b. r.

JASŁO — NOWY SĄCZ

Dnia 28 września b. br. odbyło się w Stróżach Nadzw. Walne Zebranie Kół: jasielskiego i nowosądeckiego w przedmiocie najbardziej dziś aktualnych spraw kolejarskich, mianowicie ostatnio wydanych rozporządzeń ministerjalnych dla kolejarzy.

Obrady zagaił prezes jasielskiego koła kol. Brąglewicz, poczem entuzjastycznie witany wiceprezes Zarz. Gł. kol. Bulsiewicz, wygłosił wyczerpujący i nader ujmujący referat na temat powyższych kwestyj. Po skończonym referacie uchwalono protestacyjną rezolucję i wysłano znany telegram do P. Ministra Komunikacji.

Następnie omawiano szereg spraw natury organizacyjnej. Wezwaniem do pracy i solidarności zakończyło się to wielce sympatyczne zebranie, dziękując kol. Bulsiewiczowi za trudy około podnoszenia życia Związku.

KRAKÓW

Dnia 29 września b. r. odbyło się w lokalu Związku Walne Zebranie członków tut. Koła z porządkiem dziennym: 1. Nowa pragmatyka kolejowa. 2. Sprawozdanie z akcji Z. Gł. za czas ostatni. 3. Wnioski i życzenia.

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Koła, delegat Zarządu Gł. obszernie omówił wszystkie trzy świeżo wydane rozporządzenia Rady Ministrów, poczem bardzo trafne i cenne uwagi dorzucił do referatu kol. Ziołowski. Przemawiało z kolei jeszcze kilku mówców, a następnie Zebranie uwaliło ogólnie znane 2 rezolucje w przedmiocie wspomnianych Rozporządzeń. Nastąpił z kolei wyczerpujący referat delegata Zarządu Gł. na temat akcji Z. Gł. za czas ostatni.

(Przemówienia tego nie powtarzamy na tem miejscu gdyż działalność Z. Gł. przedstawiono już w specjalnem sprawozdaniu w „Czasopiśmie“ Nr. 10 za październik r 1929.)

W dalszym ciągu dyskusji poruszono sprawę siedziby Zarządu Gł., delegatury w Warszawie, kooperacji Z. U. P. z innemi Związkami kolejarskiemi, oparcia się naszego Związku o pewne czynniki polityczne i t. d. Zabierali głos koledzy: Bulsiewicz, Gądek, Prochownik, Baumgarten i inni.

BIELSKO I OŚWIĘCIM

Nadzwyczajne Walne Zebranie Kół miejscowych Bielsko i Oświęcim, odbyło się na polecenie Zarz. Gł., dnia 30/9 w Czytelni Domu narodowego w Dziedzicach.

Walne zebranie zagaił Prezes Byrski, dziękując członkom za przybycie i udzielił głosu kol. Midowiczowi, który wygłosił referat w sprawie pragmatyki. Po dokładnem wyjaśnieniu poszczególnych paragrafów, nie licujących z duchem czasu i po dłuższej dyskusji na temat pragmatyki, Walne Zebranie uchwaliło rezolucję protestacyjną i wysłanie telegramu do Pana Ministra inż. Kühna, aby raczył uwzględnić przedstawione przez Zarz. Gł. życzenia.

Z kolei kol. Midowicz zdał obszerne sprawozdanie z ostatniego posiedzenia Zarz. Gł., które Walne Zebranie przyjęło do wiadomości.

Następnie kol. Repczyński wniósł, aby Zarz. Okr. interwenjował w D. K. P. w przedmiocie załatwienia podania dyżurnych ruchu w Dziedzicach o ścisłe przestrzeganie współczynnika 1, która to sprawa dotychczas nie jest załatwiona.

Kol. Ciaputa z Koła Oświęcim stawia wniosek, by Zarz. Okr. poczynił w D. K. P. kroki celem umożliwienia dyżurnym ruchu w Oświęcimie korzystania jeszcze w tym roku z urlopów wypoczynkowych.

Na tem zakończono Nadzw. W. Zebranie.

GDAŃSK

W dniu 3 października b. r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie, na którem postawiono na porządku dziennym sprawę pragmatyki służ., zaopatrzenia emerytalnego, oraz pomocy lekarskiej. Rzecz referował bawiący okolicznościowo w Gdańsku Wiceprezes Zarządu Głównego kol. Bulsiewicz. Po wysłuchaniu referatu uchwalono jednomyślnie znaną już rezolucję i wysłano telegram do Warszawy.

BYDGOSZCZ

5/X. 1929 r. zaprotestowało tut. Koło przeciw krzywdzącym postanowieniom najświeższych rozporządzeń ministerjalnych dla kolejarzy.

LWÓW I LWÓW-PODZAMCZE

4-go października oba Koła odbyły wspólnie we Lwowie przy ul. Szumlańskich 17 przy bardzo licznym udziale członków zgromadzenie protestacyjne przeciw krzywdzącym paragrafom nowej pragmatyki służbowej. Pozatem poddano poważnej krytyce rozporządzenie o zaopatrzeniu emerytalnem i pomocy lekarskiej.

IDEA, CEL I ZNACZENIE

LIGI SŁOWIAŃSKICH ZWIĄZKÓW URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

(Odczyt W. Varhely'ego, wygłoszony na Walnym Zjeździe Delegatów i Ligi Słowiańskiej w Poznaniu, dnia 9 czerwca 1929 r.)

Dokończenie.

Wkrótce nastąpiło ocknięcie się, i w wszystkich dziś państwach słoweńskich stan średni urzędników kolejowych organizuje się, dążąc do uznania własnych praw, nabytych przez wykształcenie i uzdolnienie. Na nowo powstałe a raczej odrodzone Związki urzędników kolejowych, nie pozostała bez wpływu dawna tradycja,

Dowiedziawszy się o swem istnieniu, Czesko słowiański Związek Urzędników kolejowych z wykształceniem średniem i Związek Urzędników Kolejowych Królestwa Serbsko Chorwacko-Słoweńskiego — zawiązały już z początkiem r. 1928 Ligę Słowiańskich urzędników kolejowych z wykształceniem średniem z obecną siedzibą w Pradze. Prezes Ligi kol. Nowak przybył w zeszłym roku na Zjazd delegatów naszego Związku i spowodował wstąpienie Z. U. P. do Ligi. W dniach 15 — 18 marca b. r. odbyła się wspólna konferencja przedstawicieli wszystkich trzech wspomnianych Związków w siedzibie Ligi w Pradze, w której z ramienia naszego Związku wzięli udział Prezes Głównego Zarządu kol. Trześniowski i Generalny Sekretarz kol. Tężycki. Dokładny opis danej Konferencji i pobytu naszych kolegów w Pradze zamieszczono w Czasopiśmie, w numerze 4-tym, kwietniowym b. r.

Zaznaczyć wypada, że urządzenie kongresu, przyjęcie członków Ligi przez czeskie społeczeństwo w Pradze przerosły wszelkie nadzieje i oczekiwania uczestników. Dość wspomnieć, że sam Prezydent Republiki Czesko-słowiańskiej Dr. Massaryk przyjął delegację Ligi na godzinnem posłuchaniu, a minister komunikacji przerwał jakąś ważną międzynarodową konferencję fachową, aby na $1^1/_2$ godzinnej audjencji dokładnie wysłuchać delegację i należycie poinformować się o celach i działalności Ligi. Wszystkie miarodajne czynniki państwowe i społeczne Czechosłowackie przyjęły też z wielkiem zajęciem się i przychylnością przedstawienia delegatów i z gorącem uznaniem odniosły się do żądań Ligi. A cele te ustala w §. 2. statut, uchwalony na tym Zjeździe. („Czasopisma“ Nr. 4/1920 str. 45).

Z określenia zadań Ligi wynika, że Liga ma dążyć do daleko idącego zetknięcia się urzędników kolejowych państw słowiańskich ze sobą, podjęcia możliwie wspólnej wzgl. równoległej działalności na gruncie zawodowym, towarzyskim, a co zatem pójdzie i narodowym.

Korzyści z działalności Ligi mogą być bardzo wielkie:

Pod względem zawodowym uzyskanie należnych praw dla sfer urzędniczych, w kierunku fachowym usprawnienie komunikacji między poszczególnemi krajami słowiańskiemi i ujednostajnienie urządzeń fachowych, co niewątpliwie wpłynie na polepszenie stosunków komunikacyjnych. Na punkcie ogólno narodowym i państwowym zacieranie niepożądanych nieporozumień przez osobiste poznanie się społeczeństw i wyjaśnienie ruchu niezrozumiałych dziś różnic, czyto pod względem politycznym czy narodowym, a usunięcie wreszcie wzajemnej nieufności, podsycanej wciąż przez wrogów Słowiańszczyzny, obalenie muru niechęci, dzielącego dotąd jeszcze niektóre narody słowiańskie oraz stworzenie możliwie najściślejszej zgody współpracy dla dobra tak poszczególnych narodów i społeczeństw, jak całej Słowiańszczyzny.

Dzisiejsza wycieczka z Czechosłowacji i Jugosławji, pozna nasz kraj, zobaczy dziesięcioletni dorobek Polski i mamy nadzieję, że nasi goście nietylko wywiozą stąd jaknajlepsze wrażenia, ale staną się gorącymi propagatorami Polski w swoich społeczeństwach.

Zyczyć by sobie należało, aby i inne sfery kolejowe, tak wyższe jak niższe, poszły za naszym przykładem i by za kolejnictwem podążyły wszystkie inne warstwy społeczne. Oby ten drobny początek stał się kamieniem węgielnym pod wielki gmach ogólnej zgody narodów Słowiańskich, a z czasem doprowadził do stworzenia Słowiańskich Stanów Zjednoczonych Europy.

STRYJ

Odbył w powyższym przedmiocie Nadzw. W. Zebranie w dniu 5 październ. 1929.

DROHOBYCZ

Indentycznie w dniu 5/X. b. r.

TARNOPOL

Z udziałem del. kol. Kulikowicza 5 paźdz. 1929 r.

POZNAŃ

Na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu członków Z. U. P w dniu 4. X b. r., omawiano obecną sytuację, jaka wytworzyła się z chwilą wejścia w życie nowej pragmatyki służbowej. Po ożywionej dyskusji, uchwalono protestacyjną rezolucję, poczem kol. Prezes złożył sprawozdanie z działalności Zarz. Okr., oraz przedstawił program pracy na przyszłość. Pozatem poruszano sprawy natury lokalnej.

TARNÓW

Dnia 5. X. 1929 odbyło się Walne Zebranie tut. Koła ze współudziałem delegata Z. O. z Krakowa kol. Gądka.

Zebranie zagaił prezes kol. Golonka, witając przybyłych, poczem poświęcił parę gorących słów kol. Bandurskiemu, członkowi Wydziału, oddając cześć Jego pamięci.

Zebrani przez powstanie uczcili pamięć Zmarłego.

Następnie kol. Prezes podał motywy ustąpienia ze stanowiska Prezesa, a mianowicie głównie z powodu przejścia w stan spoczynku.

Z kolei Preses Okręgu nadzwyczaj wymownie i interesująco omówił ostatnio wydane rozporządzenia ministerjalne, osobliwie zaś nową pragmatykę służbową. W tym też przedmiocie uchwalono jednogłośnie ogólnie znaną rezolucję protestacyjną.

Następnie kol. Gądek wyczerpująco przedstawił obraz działalności Zarządu Gł. za ostatnie miesiące.

Przeprowadzone w dalszym ciągu wybory do Zarządu Koła dały następujący wynik:

Prezes, kol Władysław Gawalewicz; zast. prez., kol. Józef Błaszczak; sekretarz, kol Szymon Szuba; zast. sekr.; kol. Józef Gdowski; skarbnik, kol. Franciszek Niezgoda; zast. skark. kol. Władysław Zmarzły; Wydziałowi: kol. kol, Józef Bylica; Wilhem Duhawski; Stanisław Kurtyka; Stefan Regiel; Leon Kocyłowski; zastępcy: St. Babiński i Jan Kellner; Kom. rewiz.: St. Golonka i W. Jakóbczyk; Delegaci: Wł. Gawalewicz i Józef Błaszczak.

Z powodu spóźnionej pory nie zgłoszono żadnych wniosków. Kol. Gawalewicz złożył ustępującemu prezesowi imieniem Koła podziękowanie za dotychczasową działalność, a kol. Gądek imieniem Okręgu.

Na tem zamknięto posiedzenie.

KOŁOMYJA

Dnia 5 października odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie Członków tut. Koła

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Koła, rozpatrywano szczegółowo ostatnie rozporządzenia Rady Ministrów, tyczące się pragmatyki służbowej dla pracowników kolejowych, zaopatrzenia emerytalnego i państwowej pomocy lekarskiej, w rezultacie czego uchwalono rezolucję i wysłano odpowiedni telegram.

Tekst rezolucji, jaką wszystkie Koła Z. U. P. uchwaliły ostatnio na Nadzw. Zgromadzeniach protestacyjnych.

Walne Zebranie członków Z U. P. w . . . . na zgromadzeniu dnia . . . . w . . . . stwierdza jednomyślnie, że ogłoszone w Dz. U. R. P. Nr. 57 z roku 1929 rozporządzenie Rady Ministrów o stosunku służbowym pracowników kolejowych i zaopatrzeniu emerytalnem oraz w Dz. U. R. P. Nr. 62 o p. pom. lek. zmienia na niekorzyść postanowienia przepisów dotychczas obowiązujących i zawiera postanowienia, nielicujące z duchem czasu, a mianowicie:

1. Przyznaje przedsiębiorstwu prawo zwalniania pracowników według własnego uznania i bez podania przyczyn do lat 10 wzgl. 15 (§ 124, 125).

2. Sprawę posunięć w stopniach służbowych oddaje zupełnie dowolności administracji, gwałcąc w tem zasadę cenzusu naukowego i starszeństwa (§ 47).

3. Pozwala przedsiębiorstwu, nie podając powodów, w każdej chwili przenieść pracownika w stan nieczynny wzgl. na emeryturę (§ 126).

4. Krzywdzi pracowników w wymiarze urlopów w stosunku do pracowników państw. (§ 53).

5. Umożliwia przedsiębiorstwu przenoszenie pracowników na stanowiska niższe od zajmowanych (§ 35).

6. Nie zapewnia pracownikom dostarczenia przez przedsiębiorstwo bezpłatnie i niezwłocznie przy objęciu służby podręczników, przepisów i instrukcyj służbowych.

7. Podważa i unicestwia poczucie stałości pracy u pracowników.

8. Narzuca przeciwne prawom ogólnym postanowienia niektórych paragrafów przepisów dyscyplinarnych.

9. Podporządkowuje pracowników przepisom dyscyplinarnym, urągającym w wielu punktach poczuciu ludzkości i nielicującym z konstytucyjnemi prawami pracowników, jako obywateli Państwa.

10. Wymienionemi postanowieniami oddaje pracowników P. K. P. zupełnej samowoli administracji.

11. W konsekwencji drakońskich przepisów dyscyplinarnych wstawia w rozporządzenie o zaopatrzeniu emerytalnem postanowienia, niezgodne z zagwarantowanem konstytucyjnie prawem własności (§ 11 p. 5).

12. Rozporządzenie o pomocy lekarskiej pogarsza jeszcze dotychczasowy niemożliwy stan obecny.

Stwierdzając powyższe, zebrani wyrażają żal, iż rozporządzenia te, w konsekwencjach swych dla samej służby i dobra kolejnictwa szkodliwe, zostały jednostronnie bez wysłuchania przedstawicielstwa pracowników kol. tymże narzucone, i protestują przeciw treści wymienionych zarządzeń — domagając się cofnięcia krzywdzących postanowień.

Zebrani stwierdzając, iż pracownicy kolejowi bez względu na przynależność związkową krzywdzić się nie pozwolą, łączą się w akcji o spowodowanie zmiany wymienionych rozporządzeń ze wszystkiemi Związkami i Zrzeszeniami Pracowników Kolejowych — i akcję tę popierać będą według wszystkich swych sił.

Zebranie wzywa Zarząd Główny Z. U. P. do natychmiastowego wystąpienia wobec właściwych czynników i przedłożenia im niniejszej rezolucji.

W . . . . dnia . . . . , . 1929 r.

Prezydjum Walnego Zebrania.

Tekst telegramu, wysłanego do P. Ministra Kom. przez Prezydja Walnych Zebrań Kół.

Walne Zebranie Umysłowych Pracowników Kolejowych w . . . . prosi Pana Ministra o zmianę tych niekorzystnych dla pracowników kolejowych paragrafów Rozporządzeń Rady Ministrów, ogłoszonych w Dz. U. P. Nr. 57 poz. 447 i 448 oraz w Dz. U. R. P. Nr. 62 poz. 485, które Zarząd Główny Z. U. P. przedłoży Panu Ministrowi.

Prezydjum Walnego Zebrania.

Sprawozdanie z posiedzenia Wydziału Wykonawczego Zarządu Głównego

Dnia 14. X. zebrał się Wydział Wyk. Zarz. Gł. Z. U. P. w pełnym składzie na posiedzenie, które odbyło się we Lwowie w lokalu przy ul. Szumlańskich 17 i trwało bez przerwy od godz. 16—22-ej.

Omówiono rzeczowo i wszechstronnie wiele ważnych spraw, z których 10 było na porządku dziennym, a drugie tyle wyłoniło się w czasie dyskusji.

I tak przy 1-ym punkcie p. dz. W. W. przyjął do zatwierdzającej wiadomości wynajęcie nowego lokalu dla Związku w gmachu Sokoła II we Lwowie przy ul. Kętrzyńskiego 32, polecając Zarz. Gł. zawarcie umowy na 3 lata z zastrzeżeniem pierwszeństwa przy prolongacie. Czynsz zostaje ten sam, jaki płacono za dotychczasouy lokal, t. j. 4.200 zł rocznie, płatny w $^1/_2$ przy zawarciu umowy, w drugiej $^1/_2$ przy objęciu lokalu, t. j. 1 stycznia 1930. Potem ma być czynsz uiszczany kwartalnie z góry.

Nowy lokal jest lepszy i wygodniejszy niż obecny, a przytem położony na I piętrze okazałego gmachu Sokoła II. Składa się z pięknej, obszernej sali, dogodnej na zebrania i do użytku członków,

do której przytyka mały pokoik, przeznaczony na biuro Zarz. Okr. i Koła m., oraz z przedpokoju, służącego na szatnię. Te trzy ubikacje stanowią jeden kompleks. Biuro Zarz. Gł. i Redakcji stanowić będzie 3-ci obszerny pokój, położony w tym samym kurytarzu, ale po drugiej stronie, tak, że niema bezpośredniego połączenia z resztą ubikacyj, co stanowi korzyść zarówno dla członków jak i Zarządu, gdyż uniknie się wzajemnego krępowania.

W 2-gim punkcie p. dz. W. W. uchwalił podwyższyć o dalsze 2000 zł wkładkę oszczędnościową w Spółdzielni Oszczędności i Kredytu U. P. Kol. w Krakowie. Spółdzielnia ta prosperuje b. dobrze i z niedawnej ilości 40 wzrosła obecnie do 150 członków.

Przy pukcie 3.cim W. W. postanowił nawiązać kontakt z prasą codzienną, polecając wicepr. Bulsiewiczowi starania o umieszczanie dostarczanych mu artykułów w Illustr. Kurjerze Codziennym.

Pkt. 4-ty p. dz. Kol. wiceprezes Bulsiewicz zdawał sprawozdanie z Walnych Zebrań Kół w Jaśle, Nowym Sączu i Gdańsku oraz ze wspólnego zebrania Zarz. Okr. krakowskiego i katowickiego przy współudziale Prezesów Kół obu tych Okręgów w Katowicach. Wynikało ze sprawozdania, że nie wszędzie prowadzi się należycie administrację i agendy kasowe, dlatego W. W. uchwalił przypomnieć Zarz. Kół i Okręgów, aby zajęły się tą sprawą, w szczególności, by każdy Z. O., każde Koło utrzymywało stale listę członków z uwzględnieniem wszelkich zmian osobistych i ich składu, księgę protokołów zebrań, prowadzoną bieżąco, ewidencję okólników, otrzymywanych ze Zarz. Gł. wzgl. Zarz. Okr., protokół podawczy, roczniki Czasopisma, o ile możności oprawne, i księgę rachunkową wydatków Koła, a Zarz. Okr. prócz tego kartotekę oraz buchalterję (ameryk.).

Dla przekonania się, czy ta uchwała zostanie wykonana, Zarz. Gł. przeprowadzi przez swoich członków lustrację wszystkich Okręgów i niektórych Kół miejscowych, w terminach, jakie będą interesowanym podane na czas do wiadomości.

Pkt. 5-ty. Sprawę Komisji statutowej W. W. postanowił odłożyć do najbliższego zebrania pełnego Zarz. Gł., który wybierze taką Komisję ze swego grona. Zadaniem jej będzie zebrać potrzebne dane od Z. O. i uchwalić ew. poprawki do statutu na Walny Zjazd Delegatów.

Pkt. 6. dotyczył referatów konkursowych. W. W. uchwalił ogłosić w najbliższym czasie taki konkurs na temat podany do opracowania, przeznaczając dla najlepszego referatu nagrodę 40 zł. i postanawiając wydrukować nagrodzoną pracę w Czasopiśmie za wynagrodzeniem autorskiem.

Pkt. 7. Wygłaszanie referatów na Walnych Zgromadzeniach Kół czy Okręgów W. W. pozostawia do dowolnego traktowania Kołom czy Okręgom, uważając, że referaty powinny obejmować tematy w danej chwili najaktualniejsze. W. W. zobowiązuje natomiast wysyłanych przez siebie na te zgromadzenia delegatów do bezwarunkowego wygłoszenia referatu.

Pkt. 8. W. W. postanowił rozesłać w najbliższym czasie Zarz. Okr. potrzebną ilość dotyczących ich regulaminów, polecając przechowywać je starannie do użytku i uprosił kol. Bulsiewicza o ułożenie regulaminu dla Kół, który po zatwierdzeniu przez Zarz. Gł. zostanie Kołom w swoim czasie doręczony.

Przy pkcie 9 podniesiono sprawę Sekcji kontrolerów, której działalność osłabła. Postanowiono Sekcję tę ożywić przez polecenie jej Prezesowi zwołania w najbliższym czasie zebrania Sekcji.

Wreszcie przy pkcie 10. Prezes Zarz. Gł. kol. Trześniowski złożył sprawozdanie administracyjne z ubiegłego sezonu w Komańczy, odczytując odnośne zestawienie komisji gospodarczej, które wykazało po stronie dochodów kwotę 15.058 zł. 74 gr. po stronie wydatków 14.010 zł. 19 gr., tak, że czysty zysk z tego sezonu wynosił 1.048 zł. 55 + inwestycje w postaci szaf, drzwi, balkonu, przystawka etc. wartości 808 zł. Sprawozdanie to W. W. przyjął do zatwierdzającej wiadomości.

Po wyczerpaniu porz. dziennego zebrani poruszali jeszcze wiele spraw, uchwalając m. i. rozdzielenie dodatków administracyjnych dla Okręgów stosownie do ilości członków. Dodatki te Okręgi otrzymają bezzwłocznie i mają z nich wydzielić stosowne dotacje dla Kół, liczących ponad 100 członków. Omawiano dalej sprawę uruchomienia delegatury Z. U. P. w Warszawie, która jest na dobrej drodze, sprawę utrzymywania przez D K. P. w tajemnicy unormowania stanowisk referentów i jednostek pracy, nierozpisywania konkursów na stanoiwska, kilka spraw osobistych członków Związku oraz sprawę ściągania wkładek członkowskich od kandydatów kolejowych.

Tę ostatnią unormowano w ten sposób, że Koła, mające kandydatów w ewidencji, obowiązane są wydać im czeki P. K. O. Członkowie kandydaci zaś mają obowiązek po nadaniu wkładek na pocztę, odesłać „dowód nadania" Zarz. swego Koła. O ile Koło nie otrzyma dowodu najpóźniej do 8-go każdego miesiąca, winno odnośnego członka pisemnie urgować, a w razie bezskutecznego 3-krotnego ponaglenia, zwrócić się do Z. O. Na tem zakończono 6-godz. obrady.

Jak więc koledzy widzicie, W. W. pracował dla Was b. intenzywnie i wzywa każdego z Was do silnego skupiania się przy Z. U. P., do czynnego udziału w jego pracach, bo nadchodzą chwile b. poważne dla wszystkich, a dla Związków zawodowych w szczególności. *Gm.*

O ujednostajnienie administracji i kasowości związkowej

Wśród ustawicznych zmagań o poprawę bytu od chwili powcłania do życia naszej organizacji, nie było poprostu czasu na ujednostajnienie czyto administracji, czy kasowości w Z. U. P. Ogromna moc spraw zawodowych zaprzątała ustawicznie umysły tych, których wysuwaliśmy na czoło organizacji. I nie mogło być inaczej, gdyż Związek Z. U. P. powołano do życia — w myśl brzmienia statutu — w pierwszej linji do obrony spraw zawodowych i poprawy bytu członków.

Nie zaniedbując też tego zasadniczego obowiązku organizacyjnego, należało jednak pomyśleć i o udoskonaleniu agend administracyjnych i kasowych w Związku, tembardziej, że wzmagająca się z dnia na dzień praca kancelaryjna i kasowa, skłoniła kierujące czynniki do zastanowienia się nad usprawnie-

niem, t. j. przedewszystkiem ujednostajnieniem administracji i kasowości.

Pomyślano przeto o regulaminach poszczególnych jednostek, jak Wydziału Wyk., całego Zarządu Głównego, Zarządu okręgowego i Zarządów Kół, uchwalono wysunięte w tym kierunku projekty i jedynie regulamin Związku Koła pozostaje do uzgodnienia i uchwalenia przez Zarząd Główny.

To wszakże dopiero część wysiłku około ujednostajnienia administracji. Dalszym jego ciągiem, to wniknięcie w całokształt administracji związkowej aż do najdalszych szczegółów, a zatem w prace kancelaryjne Zarządu Głównego, Zarządu Okręgowego, i Zarządów Kół, wymiana korespondencji między jednostkami administracyjnemi, jednolitość korespondencji i administracyjne ujęcie biegu aktu od jednej jednostki do drugiej, format korespondencji, sposób ekshibitowania i prowadzenia akt, prowadzenia kancelarji sekretarskiej, podział pracy między członków danego zarządu, jednostajne prowadzenie kasowości itd. itd Oto prace Zarządu Głównego w najbliższej przyszłości.

Dotychczasowe doświadczenie wykazuje, a stwierdzają to również wizytacje i objazdy poszczególnych Kół, jak ta gałąź pracy związkowej jest krucha. Zarządy Kół nie mają nieraz pojęcia o administracji i korespondencji organizacyjnej; prawie każde Koło prowadzi według odrębnych metod gospodarkę administracyjną i kasową, tak, że w tym przedmiocie musiała wreszcie wyjść inicjatywa poprawy od ostatniego Zjazdu Delegatów, który polecił: „Zarząd Okręgowy jest obowiązany przeprowadzić przynajmniej raz na rok (budżetowy) wszechstronną lustrację Kół i ujednostajnić w nich administrację i rachunkowość.“ Do tego samego zobowiązano również Zarząd Główny odnośnie podległych mu Okręgów, gdyż tak trzeba rozumieć intencję Zjazdu, skoro polecił Zarządowi Gł. lustrować raz do roku Okręgi.

Jakże Zarząd Główny zabiera się do uskutecznienia danych prac? Odnośnie do ujednostajnienia kasowości powołano do tej pracy na ostatniem posiedzeniu Zarządu Głównego (22 września br.) znanego praktyka w tej dziedzinie, kolegę Schieberla z Krakowa. Jestto sprawa o tyle pilniejsza, że w myśl uchwał Zjazdu majątki Kół mają figurować w majątkach Okręgów, zaś majątki Okręgów w majątku Zarządu Głównego. Niemożliwe to do przeprowadzenia przy nieujednostajnionej rachunkowości, jeśli poza innemi udoskonaleniami nie będzie wyraźnie i jasno określone pojęcie majątku Związku, jakoteż co pod tę nazwę „majątek Związku“ podciągnąć należy. Ujednostajnienie rachunkowości wpłynie nietylko na usprawnienie tej dziedziny pracy, ale pozwoli przedewszystkiem zorjentować się i członkom Związku i Zjazdowi Delegatów w ogólnym majątku związkowym, a nie jedynie, jak to do tej pory się działo, w majątku Zarządu Głównego.

Co dotyczy ujednostajnienia administracji i wogóle pracy kancelaryjno-sekretarskiej, nie padł jeszcze wybór, kto ma zająć się sprawą. Zadecyduje o tem najbliższe posiedzenie Wydziału Wykonawczego Zarządu Gł.

Wymienione prace będą — co prawda — połączone z trudem. Wprowadzenie jednakże ujednostajnionej rachunkowości i administracji uprości tempo robót organizacyjnych, pozwoli szybko orjentować się w nich nawet laikowi, ułatwi pracę kasjerowi (skarbnikowi) i sekretarzowi, usunie dotychczasowe usterki i niedomagania.

Jeżeli mowa o lustracji Kół i Okręgów nie będzie ona tak ciężką, gdy ukażą się odnośne regulaminy, lecz i ta lustracja winna odbywać się według ujednostajnionego wzoru.

Nie zamierzam dawać pracownikom na tem polu podkładu czy wzoru, jak ma wyglądać ujednostajnienie administracji i kasowości — chciałbym jedynie przestrzec ich przed wprowadzaniem kolejowej administracji w stosunki Związku. W pracy, której poświęcamy godziny wolne od zajęć służbowych, należy liczyć się z najprostszemi metodami, aby sprawność kancelaryjna i dobro kolegów nie cierpiały na zbyt skomplikowanej manipulacji.

Wskazanem by było wysłuchać w tym kierunku opinij poszczególnych jednostek administracyjnych Związku. Ankieta, do nich skierowana, mogłaby tu niejedną dołożyć cegiełkę.

Stanisław Gądek

Wycieczki z ramienia Z. U. P.

Do Francji i Hiszpanji

Dochodzę do ostatniego etapu zwiedzania Paryża. Posuwając się ku quai d'Orsay, widzImy na lewo dawny pałac Lassuy, zwany obecnie pałacem de la Présidente de la Chambre, oraz gmach Ministerstwa Spraw Zagranicznych i wchodzimy do Esplanade des Invalides. Szeroka ta esplanada graniczy z ulicą de Constantine, gdzie znajduje się dworzec kolei państwowych. Na zachód od Epslanady widnieje Panteon Wojny. Na południu Esplanady znajduje się Hôtel des Invalides, mieszczący Muzeum Armji, kościół św. Ludwika i grobowiec Napoleona I.

Hotel des Invalides, którego budowę rozpoczęto za Ludwika XIV. w roku 1673 a odrestaurowano za Napoleona I. i III., jest przytułkiem dla żołnierzy inwalidów. W pierwszym dziedzińcu, ciągnącym się między główną fasadą i Esplanadą, oglądamy t. zw. Baterję Tryumfalną, złożoną z 16 dział. Główna fasada posiada 4 piętra, ozdobione trofeami. W dziedzińcu, zwanym Conz d Hommeur, stoją trofea z ostatniej wojny. Przy fasadzie południowej portyk kościoła Saint-Louis, i przepiękny pomnik z bronzu, przedstawiający Napoleona I.

Po obu stronach wrót kościelnych, prowadzących do kościoła, znajdują się piękne kopje malowideł z Watykanu.

Pod galerjami zaś posągi. Muzeum Armji jest zaopatrzone nadzwyczaj bogatą kolekcją pamiątek historycznych z dziedziny wojskowej. Oprócz niezmiernie bogatego działa broni, mieści się tu w 2 salach Oddział Historyczny, zawierający sztandary, cztery trofea wojenne, pamiątki po wielkich wodzach francuskich, obrazy, przedstawiające fragmenty bitew, oraz zbroję i rynsztunki i t. p. Pierwsze piętro muzeum poświęcone jest w części historji ostatniej wojny światowej.

Kościół św. Ludwika mieści sztandary, zdobyte na wrogu, grobowce i płyty grobowe marszałków, trzy płyty kamienne z grobu Napoleona I. na wyspie świętej Heleny. W podziemiach grobowce słynnych wodzów francuskich.

Przychodziny na bulwar Inwalidów i na avenue de Tourville, gdzie wznosi się „Dome des Invalides.“

Katedra ta, wybudowana w początkach XVII w., przylega do południowej części kościoła „św. Ludwika". Parter i boki ozdobione posągami; kopuła złocona, zakończona ostrą iglicą. Wnętrze kościoła: posadzka wyłożona przepiękną mozaiką z czasów Ludwika XIV.

W głównej nawie kościoła, znajduje się obszerny otwór, ukazujący kryptę z grobowcem Napoleona I., największego genjusza narodu francuskiego. Pod kryptą posągi czterech ewanlistów, pod oknami widać rzeźbione medale, reprezentujące królów francuskich, zaś nad oknami przepiękne malowidła, przedstawiające św. Ludwika, składającego Chrystusowi miecz, którym zwalczył wrogów religji.

Główny ołtarz, wykonany z marmuru, otoczony jest malowidłami Coypel'a. Z obu stron ołtarza prowadzą schody do krypty. Do obu wejść przypierają mauzolea ze zwłokami marszałków, Duroc i Bertrund. Do krypty, w której mieści się grób Napołena I., wiodą drzwi bronzowe, ozdobione ogromnemi posągami.

W środku krypty wznosi się wspaniały sarkofag ze zwłokami Napoleona I. z czerwonogo granitu finlandzkiego (dar cesarza Rosji Mikołaja II). Sarkofag stoi na postumencie z zielonego granitu. Wokół krypty biegnie galerja z przepięknemi płaskorzeźbami. Sarkofagu strzeże 12 olbrzymich postaci, symbolizujących zwycięstwa cesarza. Pomiędzy posągami znajdują się sztandary, zdobyte pod Austerlitz. W samej katedrze jest kilka kaplic, ozdobionych dziełami sztuki najsławniejszych mistrzów.

Następnie udajemy się na wybrzeże Sekwany, która dzieli Paryż na dwie części. Większa leży na prawym brzegu i tworzy w początku swego biegu przez miasto dwie wyspy: Ile de Saint Sonis i Ile de la Cité. — Obie części Paryża połączone są z sobą 32 mostami.

Przy wybrzeżu quai d' Orsay siadamy na parowiec i płyniemy do quai Austerlitz. Była to jazda wspaniała. Następnie udajemy się do ogrodu zoologicznego i botanicznogo. — Ogród botaniczny „Jardin des Plantes" zawiera nietylko okazy, dotyczące botaniki, lecz i menażerję. Znajduje się tam także Muzeum Historji i Przyrody. Przy wejściu do ogrodu widzimy pomnik Lamarck'a. Na lewo od wejścia Szkoła Rysunków, oraz nowe galerje anatomji, ozdobione wielkiemi płaskorzeźbami z bronzu i popiersiami wybitnych przyrodników. — Na prawo przy wejściu staw z roślinami wodnemi.

W prawej części ogrodu botanicznego mieści się ogród zoologiczny, obejmujący wszelkie rodzaje zwierząt, ptaków, płazów i t. p. Na tem zakończono zwiedzanie Paryża. C. d. n.

Do Rumunji

Za inicjatywą Zarządu Koła w Drohobyczu, zaś za poparciem Min. Komunikacji, Dyrekcji Kolejowej we Lwowie i Zarządu Głównego Z. U. P., przedsięwzięto w pierwszych dniach lipca b. r. dla członków Związku i ich rodzin 10 dniową wycieczkę do Rumunji. Bezpłatne przepustki wzgl. wizy dla wycieczki uzyskano dzięki życzliwości Starostwa w Śniatynie i Konsulatu Rumuńskiego we Lwowie; Generalna Dyrekcja Koleji rumuńskich poleciła wydać Inspektoratowi Koleji w Czerniowcach wolne karty jazdy dla uczestników, ważne na wszyskie nawet luksusowe pociągi, a w końcu M. K. w Warszawie zezwoliło wyjątkowo na użycie wagonu poza granicami Polski.

Wycieczka w ilości 26 osób wyjechała ze Lwowa 4-go lipca wieczorem. Rewizja celna na granicy w Śniatynie wzgl. Grigore Ghika-Voda odbyła się nadzwyczaj oględnie.

W Czerniowcach zebrali się na powitanie Koledzy rumuńscy, między nimi kilku Polaków, którzy przez cały dzień towarzyszyli uczestnikom przy zwiedzaniu miasta. W międzyczasie delegacja, złożona z Kol. Müllnera, Karczewskiego, Mgtra Klusa, złożyła wizytę w polskim Konsulacie, ponadto w Dyrekcji Koleji, celem wyrażenia podziękowania za ułatwienie prac organizacyjnych. Na drugi dzień, t. j. 6-tego lipca rano, przyjechano do Galaczu. Tu spotkało nas przyjęcie, na które wprost nie byliśmy przygotowani. Na peronie, udekorowanym chorągwiami i zielenią, oczekiwał wycieczkę Naczelnik Stacji, Inspektor p. Popescu z podwładnym personelem urzędniczym, i przedstawiciel polskiego Konsulatu, p. Krzysztof Łukasiewicz, którzy powitali przybyłych — pierwszy imieniem Stacji, drugi za nieobecnego Konsula polskiego.

Po wzajemnem zapoznaniu się zaproszono nas do pięknie kwiatami przyozdobionej sali restauracyjnej na śniadanie, poczem oglądano nowobudujący się dworzec, następnie warstaty i wedle najnowszych wzorów zagranicznych urządzoną szkołę, połączoną z internatem dla chłopców, kształcących się na rzemieślników kolejowych. W dalszym ciągu udano się osobnym pociągiem na zwiedzenie Stacji i trzydziestu kilku torów przemysłowych, przy których znajdują się place do przeładowania towarów, przewożonych na Wschód, hala rybna i wreszcie port na Dunaju. Przez cały dzień towarzyszyli wycieczce Koledzy rumuńscy, a niektórzy z nich udzielali w języku niemieckim lub przez tłumacza, Sekretarza Konsulatu, potrzebnych wyjaśnień.

Po powrocie i krótkim wypoczynku, zaproszono nas do restauracji kolejowej, udekorowanej zielenią i kwiatami, na objad. W objedzie wzięli ponadto udział: Naczelnik p. Popescu i personel urzędniczy Stacji Galaczu z rodzinami, Naczelnik warsztatu i parowozowni p. Misicu, delegat Wydziału prawniczego z Dyrekcji w Bukareszcie adwokat p. Moscu, delegat Konsulatu Polskiego i kilku Kolegów — naczelników ze sąsiednich stacyj. Wykwintny objad, na którym rumuńscy uczestnicy jawili się w strojach odświętnych, miał charakter bankietu. Szereg przemówień zapoczątkował Naczelnik Stacji p. Insp. Popescu, witając gości słowami, nacechowanemi prawdziwą serdecznością i przyjaźnią. Odpowiedział kol. Müllner, dziękując za tak ciepłe przyjęcie, przyczem wyraził nadzieję, że polska wycieczka kolejarzy do Rumunji nawiąże kontakt i przyczyni się do utrwalenia stosunków koleżeńskich na przyszłość. W podobnym duchu zabierali głos: Naczelnik warsztatów w Galaczu inż. p. Misicu, Mgrt. p. Jerzy Klus, członek Związku Prawników ze Lwowa, p. Jonescu, Naczelnik stacji Focsani, delegat Konsulatu polskiego p. Łukasiewicz i inni, których nazwiska nie udało mi się zapamiętać. Prócz wymienionych wzięli udział w przyjęciu: Szef ruchu Insp. p. Gorgu, Dyrektor z Gener. Insp. inż. p. Ifrim, Szef biura personalnego Sotnicki z Galaczu inż. Ożarowski ze Stacji Marasesti, a pozatem wielu urzędników Urzędu ruchu i warstatów w Galaczu, w tem kilka pań.

Ponieważ każdy z mowców przemawiał w swoim rodzinnym języku, tłumaczem był delegat Polskiego Konsulatu, sekretarz p. Krzysztof Łukasiewicz, który tłumacząc każde zdanie z osobna z niezwykłą swadą i zacięciem oratorskim, umożliwił wzajemne zrozumienie się a temsamem przyczynił się do uroczystego nastroju tego tak serdecznego zebrania. Bankiet, urozmaicony śpiewami w języku rumuńskim i polskim, zakończył kol Müllner toastem na cześć Rządu i Dyrekcji Koleji Rumuńskich, co uczestnicy rumuńscy przyjęli entuzyastycznymi oklaskami. Że przyjęcie wypadło wprost okazale, zawdzięczyć to należy przedewszystkiem Gener Dyrekcyi Rumuńskich Koleji Państwowych, Dyrektorowi p. inż. Ifrim, Naczelnikowi Stacji p. Insp. Popescu wraz z wymienionymi Urzędnikami, wreszcie delegowanemu przez tamtejszy Polski Konsulat p. Sekretarzowi Krzysztofowi Łukasiewiczowi. (C. d. n.)

Do Poznania

W dniach 14, 15 i 16 września b. r. bawiła w Poznaniu wycieczka Z. U. P., złożona z 96 osób, zorganizowana przez Zarząd Okręgowy w Krakowie. Nie będziemy opisywać na tem miejscu całej wystawy, ponieważ rzecz to wprost niepodobna, a zresztą przeważna część kolegów miała sposobność zwiedzić osobiście tę chlubę Polski. Pragniemy tylko poświęcić nieco słów pawilonowi Ministerstwa Komunikacji, którym może najmniej zajęła się też prasa codzienna.

Nadzwyczaj ciekawy pawilon podzielono na działy, składające się z 25 stoisk, nadto kinoteater, wyświetlający codziennie piękny i duży film, pt. „Szlakiem Polskich Kolei Panstwowych". Ministerstwo Komunikacji dało w pawilonie pełny obraz odbudowy sieci kolejowej w odrodzonej Polsce, a mianowicie liczne eksponaty, przedstawiające modele mostów, budynków, przejazdów, tuneli, dworców. Widać tam było prace, wykonane nad odbudową zniszczeń wojennych. Wydział Mechaniczny wystawił modele stacyj wodnych, kotłów, żórawi, maźnic i różnych wynalazków. Na torach obok Pawilonu umieszczono udoskonalone parowozy i wagony, wykonane w krajowych fabrykach. Dalej zwracały uwagę fotografje, mapy i wykresy odnośnie ruchu na kolejach, ilości pracowników, finansów i t. p., interesujące nietylko samych fachowców, ale i ogół zwiedzających wystawę. Tak np. najdokładniejsze wykresy wykazywały, między innemi, że konsumpcja węgla na P. K.P. wynosi rocznie 3,717.000 ton. W dziale, poświęconym finansom i personelowi, ustawiono słup, pomalowany na kolor złoty, który przedstawiał ogólny majątek Polskich Kolei Państw., oszacowany na 7 i 1/2 miljarda złotych. Z wykresów dowiedzieliśmy się np., iż Polskie Koleje przynoszą znaczne nadwyżki budżetowe, a ilościowy stan personelu maleje, co świadczy o wydajności pracy i zastosowaniu naukowej organizacji pracy. O stosowaniu przez Zarząd P. K. P. najnowszych zdobyczy i doświadczeń dowodziły 3 osobne stoiska, obejmujące eksponaty, dotyczące wspomnianej naukowej organizacji pracy.

3-dniowe zwiedzanie wystawy zakończyła wspólna fotografja. W trzecim dniu pobytu oglądaliśmy osobliwości Poznania, a wieczór spędzono w „Wesołem Miasteczku" na terenie P. W. K., bądź w teatrze „Rewja".

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

Walory organizacji

Smutną refleksję rzuca krytyka przygotowania obywateli do wypadków roku 1914., kiedy to owa wielka groza światowa zaskoczyła społeczeństwo zupełnie nieprzysposobione i nieświadome zasadniczych czynów. Obecnie doktryna wojskowa poczyniła poważne postępy, co nasuwa konieczność zaznajomienia wszystkich, bez względu na wiek, wyznanie religijne, polityczne, przynależność związkową i płeć, z systemem dzisiejszej, podstawowej taktyki wojennej przy zastosowaniu silnej organizacji aeronautyki i przerzuceniu całej prawie walki — w następstwie rozwoju gazoznawstwa — na pole obrony indywidualnej.

Nie można pozostawić dłużej społeczeństwa w uśpieniu pod względem omawianego uświadomienia i przysposobienia, gdyż sąsiedzi ze wschodu i zachodu zrzeszyli już dawno własnych obywateli w analogicznych organizacjach. Pracę w tym względzie rozpoczęto w roku 1927 w Warszawie, gdzie powstał Zarząd Główny K. P. W., a pozatem podzielono organizację na Okręgi wedle Dyrekcyj P. K. P., Okręgi zaś na Ogniska.

Celem „Kolejowego Przysposobienia Wojskowego“ jest skupienie pracowników kolejowych i ich rodzin dla urabiania dzielności moralnej i fizycznej przez uprawianie sportów i krzewienie ćwiczeń fizycznych. Ponadto K. P. W. popiera usiłowania, zdążające do postawienia polskiego kolejnictwa na najwyższym poziomie sprawności wogóle, a na wypadek mobilizacji i wojny w szczególności. Przyznać wszakże musimy, iż daremny byłby najodważniejszy wysiłek żołnierza na froncie, jeśli koleje nie dopiszą, nie dostarczą na czas uzbrojenia, amunicji i żywności.

Jednem z pierwszych zadań organizacji K. P. W., to chęć nieodrywania pracowników od zajęć zawodowych w celu odbywania ćwiczeń wojskowych. Ćwiczenia bowiem, odbyte w okresie należenia do „Kolejowego Przysposobienia Wojskowego“, będzie się zaliczać w odpowiedniej ilości godzin za ćwiczenia w formacjach wojskowych. Przedpoborowym natomiast odliczy się za dokonanych 100 godzin ćwiczeń rocznie w K. P. W. początkowe przeszkolenie rekruckie z prawem wyboru przy poborze rodzaju broni, a w czasie służby wojskowej będą zwalniani od cięższych robót.

Kolejarze w zrozumieniu tak ważnych celów, licznie stają na ochotnika pod sztandarami K. P. W., przyczem należy zauważyć chlubnie wybijającą się pracę oddziału kobiet.

Tadeusz Przestrzelski,
organizator K. P. W. Okr. Dyrek. lwow.

Wyjaśnienie. W związku z artykułem „Kosztowne oszczędności“, w zeszycie 8 — 9 Czasopisma, Zarząd Okręgowy w Poznaniu donosi, że D. K. P. Poznań drukuje dodatki do „Przepisów rachunkowych“ jednostronnie, dostosowując format do odnośnych „Przepisów“. Na dowód Z. O. w Poznaniu przysłał jeden egzemplarz „Przepisów rachunkowych“ wraz z dodatkami.

Podajemy to chętnie do wiadomości i żywimy nadzieję, że w przyszłości i inne Dyrekcje Kolejowe pójdą za tym rzadkim przykładem.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

„Kwiatki kolejowe“, z braku miejsca pójdą do następnego zeszytu.

Zamiana

Dyżurny ruchu, adjunkt Dyr. krakowskiej, zamieni się z dyżurnym Dyr. lwowskiej. Zgłoszenia do Admin. „Czasopisma“, Lwów, Szumlańskich 17.

Po zamknięciu zeszytu

*W dniach 25—28 października b. r. odbyła się w lwowskiej Dyrekcji P. K. P. przed **Wyższą Komisją Dyscyplin. Ministerstwa Komunikacji,** która z Warszawy specjalnie przybyła do Lwowa, odwoławcza rozprawa dyscyplinarna przeciwko 4-em naszym kolegom, z których dwu Izba dyscyplinarna w Krakowie zasądziła w maju b. r. na wydalenie z kolei z pozbawieniem prawa do emerytury.*

*Ciężkiej obrony tych dwu kolegów przed Wyż. Komisją Dyscyplinarną podjął się radca P. K. P. we Lwowie **Dr. Korman** i kol. **Stanisław Tarczyński.** Obaj obrońcy z ogromną odwagą obywatelską i znajomością rzeczy zastępowali interes oskarżonych, końcowe zaś przemówienie kol. Tarczyńskiego pod względem swady, polotu i cieniowań uczucia było prawdziwym „majstersztykiem“ oratorskim, wywołując na sali rozpraw wielkie wrażenie. Związek Z. U. P. powinien być dumnym z występu kol. Tarczyńskiego, ponieważ występował on z ramienia naszej organizacji.*

Radca Dr. Korman natomiast potrafił w głęboko ujętym wywodzie prawnym, przy wrodzonem zacięciu mówcy, osłabić w wysokim stopniu pierwotne orzeczenie dyscyplinarne, za co należy mu się największe uznanie i wdzięczność Z. U. P.

Wkońcu nadmienić wypada, iż cały Komplet Orzekający Wyższej Komisji Dyscypl. odnosił się do oskarżonych, obrońców i świadków z pełną uprzejmością, Przewodniczący zaś rozprawy pozostawiał oskarżonym i obrońcom dużą swobodę słowa.

*Była to pierwsza taka rozprawa w Polsce według najnowszych przepisów dysc. i skończyła się **zmianą orzeczenia Izby Dysc. w Krakowie na wyrok znacznie łagodniejszy dla oskarżonych.***

Jotte

Podziękowanie

*Przy ustnej rozprawie dyscyplinarnej przed Wyższą Komisją Dyscyplinarną Min. Kom. we Lwowie na dniu 25 października b. r. podjął się mojej obrony kol. st. ases. **p. Stanisław Tarczyński.***

Za wysoce koleżeńskie zajęcie się moją sprawą i przepiękną obronę, jakoteż podtrzymywanie mię na duchu, pozwalam sobie na tej drodze złożyć Mu najgorętszą i najserdeczniejszą podziękę i stokrotne „Bóg zapłać“.

Lwów, d. 29. października 1929.

Zygmunt Wałaszkiewicz
st. ases.

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**